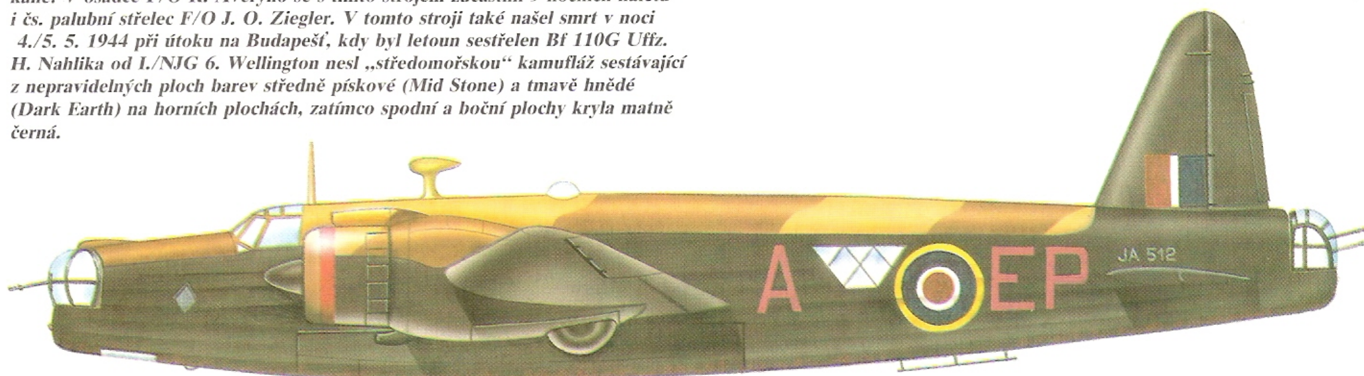
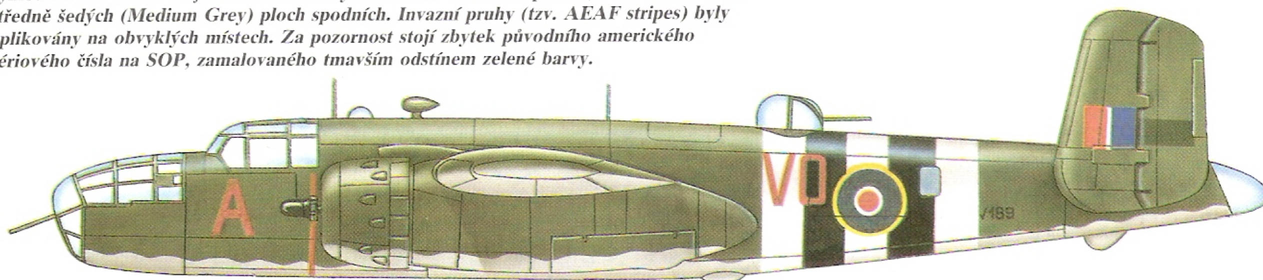


Vought Vindicator
Ján Režňák
Lehký tank vz. 95
Ha-GO

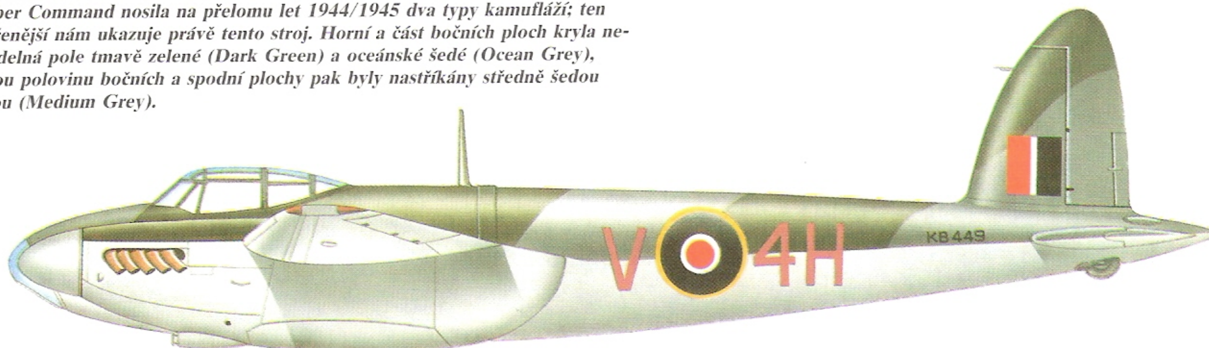
Vickers Wellington Mk. X JA512 (EP-A) ze stavu 104. perutě operující na jaře 1944 z jihoitalské základny Foggia Main proti cílům na severu Itálie a na Balkáně. V osádce F/O R. Averyho se s tímto strojem zúčastnil 9 nočních náletů i čs. palubní střelec F/O J. O. Ziegler. V tomto stroji také našel smrt v noci 4./5. 5. 1944 při útoku na Budapešť, kdy byl letoun sestřelen Bf 110G Uffz. H. Nahlika od I./NJG 6. Wellington nesl „středomořskou" kamufláž sestávající z nepravidelných ploch barev středně pískové (Mid Stone) a tmavě hnědé (Dark Earth) na horních plochách, zatímco spodní a boční plochy kryla matně černá.



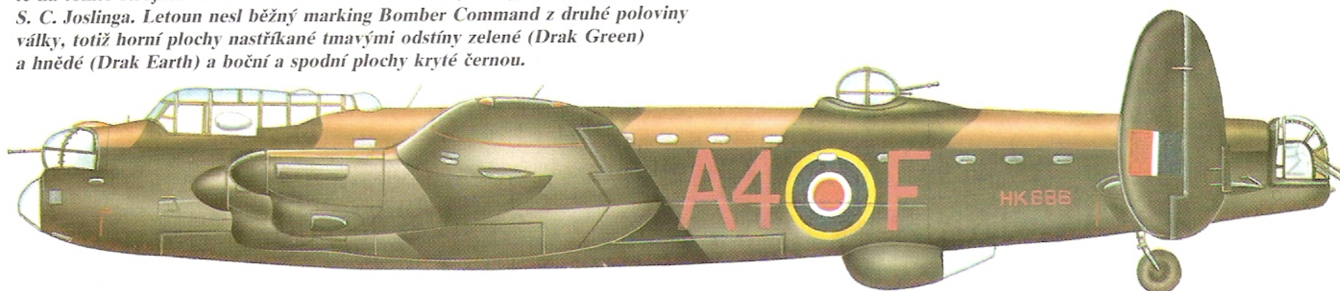
V řadách 98. perutě provedl čs. palubní střelec F/O Z. Kokeš celkem 28 bombardovacích akcí na zobrazeném stroji North American Mitchell Mk. II sériového čísla FW189 s kódy VO-A, a to v osádce velitele perutě W/Cdr G. J. C. Paula. Stroj nesl méně obvyklou kamufláž sestávající z tmavě zelených horních a bočních ploch (Drak Green) a ze středně šedých (Medium Grey) ploch spodních. Invazní pruhy (tzv. AEAF stripes) byly aplikovány na obvyklých místech. Za pozornost stojí zbytek původního amerického sériového čísla na SOP, zamalovaného tmavším odstínem zelené barvy.



Devět ze svých třinácti nočních akcí provedených v rámci 142. perutě absolvoval český pilot F/Lt B. Eichler na tomto stroji De Havilland Mosquito B. Mk. 25 KB449 (4H-V). Mosquita od Light Night Striking Force 8. skupiny Bomber Command nosila na přelomu let 1944/1945 dva typy kamufláží; ten rozšířenější nám ukazuje právě tento stroj. Horní a část bočních ploch kryla nepravidelná pole tmavě zelené (Dark Green) a oceánské šedé (Ocean Grey), druhou polovinu bočních a spodní plochy pak byly nastříkány středně šedou barvou (Medium Grey).



Český navigátor F/Lt V. Kanadě absolvoval svou první akci v rámci 195. perutě na tomto stroji Avro Lancaster B. Mk. I HK686 (A4-E), a to v osádce F/O S. C. Joslinga. Letoun nesl běžný marking Bomber Command z druhé poloviny války, totiž horní plochy nastříkané tmavými odstíny zelené (Drak Green) a hnědé (Drak Earth) a boční a spodní plochy kryté černou.



Vnuk prvního prezidenta ČSR T. G. Masaryka, F/O L. Revilliod absolvoval svůj poslední a tragický let u 518. perutě dne 16. 8. 1944 na zobrazeném letounu Handley-Page Halifax Mk. V sériového čísla LL296 s individuálním písmenem S na trupu Marking horních ploch sestával z kombinace nepravidelných polí tmavě břidlicově šedé (Drak Slate Grey) a tmavé mořské šedé (Extra Dark Sea Grey), boční a spodní plochy pak byly nastříkány matnou a lesklou (spodní plochy) bílou, tak jak to vyžadoval kamuflážní předpis Temperate Sea Scheme.





- HPM Historie a plastikové modelářství
  Měsíčník pro zájemce o letectví, pozemní bojovou techniku a válečné loďstvo
- Prvé číslo vyšlo v prosinci 1990
- Číslo mez. indexu – 46 642
- Registrační značka – Mk ČR 5340
- Vychází – měsíčně
- Vydává: HaPM spol. s r.o.
- Za původnost příspěvku ručí autor
- Přetisk povolen s uvedením pramene a při zachování autorských práv.
- Šéfredaktor: Ivo Pejčoch
- Korektorská práce: Vratislav Konečný
- Grafická úprava: Jams-Jana Skurovcová
- Fotografická práce: Daniel Šperl
- Redakční rada: V. Janovský, I. Pejčoch, V. Leimer a Ing. M. Mamula

Adresa redakce:
HaPM s.r.o., Jerevanská 3,
100 00 Praha 10
Návštěvní den: středa 10.00–15.00
Inzerci za stanovených podmínek přijímáme na adrese redakce, na obálce uveďte – Inzerce HaPM

Tiskárna: Východočeské tiskárny, s.p., provoz 10, Smilova 487, Pardubice
Podávání novinových zásilek povoleno Ředitelstvím poštovní přepravy Praha č. j. 1298/93 ze dne 21. 4. 1993
ISSN 1210–1427

History and plastic modelling issued monthly by HaPM Ltd.
Editorial & advertising Offices HaPM Ltd.
Jerevanská 3
100 00 Praha 10
tel. 02–73 79 892

Editorial & Production Staff

- Managing Editor – I. Pejčoch
- Modelling Editor – V. Janovský
- Technical Editor – M. Mamula
- Art Editors – V. Leimer
- Graphic Editor – Jams

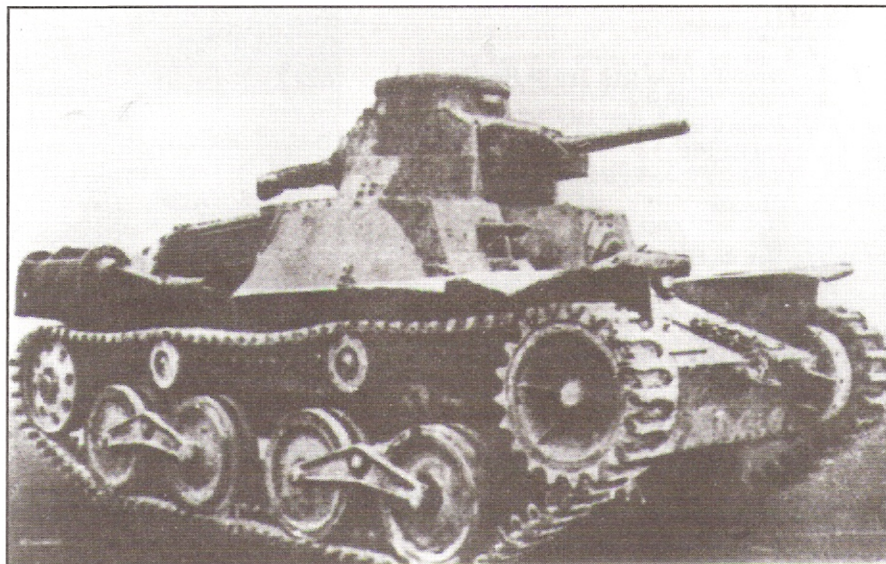
Printed in Czech Republic by Východočeské tiskárny, s.p. provoz 10, Smilova 487, Pardubice

OBSAH:

Připravujeme do čísla 2/94
- **Vought A–7 Corsair II**
- **Fokker E. I – III**
- **Heinz Bär**
- **Hurricane II D v SSSR**
- **RAM II**



Titulní stránka: Na titulní straně tohoto čísla je narychlo sestavené minidioráma, za jehož základ slouží vacuformová stojánka polního letiště od nové firmy W-model.



Tank Typ 95 s poněkud netypickými lomenými poli kamuflážních barev.
Type 95 tank with rather unusual sharp borders of camouflage colours.

Lehký tank Typ 95 Ha – Go

Ivo Pejčoch

...Pozemní bojová technika císařského Japonska z období druhé světové války se u našich zájemců o vojenskou techniku nedostala do širšího povědomí. Je to jak tím, že u nás se na toto téma málo publikovalo, dále také z toho důvodu, že i za našimi hranicemi lze sehnat minimum odborných publikací, zabývajících se japonskými tanky a obrněnými vozidly. Vydavatelský nezájem se přenesl i na výrobce modelů, kteří japonské typy buď zcela opomněli, či u nich tvoří zanedbatelné procento nabídky firmy. Tento stav je dán zřejmě tím, že vedle nedostatku dostupných podkladů Japonci neabsolvovali tankové kampaně srovnatelné s tím, co se odehrávalo na východní i západní frontě nebo v pouštích Afriky. Vzhledem k přírodním podmínkám tropických ostrovů Pacifiku neměli Japonci ani možnost rozvinout mohutné údery tankových čel, jak to známe například z německého Blitzkriegu. Jediným bojištěm, kde mohla císařská armáda v širší míře nasadit obrněné jednotky, byly oblasti kontinentální Asie, především Číny, ale ani o tažení tankových sil v tomto regionu nebylo publikováno mnoho podrobnějších studií. V číslech 2 a 3 loňského ročníku HPM jsme uveřejnili alespoň stručný celkový přehled vývoje japonských tanků do roku 1945 (z pera JUDr. Novotného), dnes se budeme poprvé věnovat jedinému typu. Snažíme se tak alespoň trochu reagovat na žádosti čtenářů, které zmíněná část historie zajímá, navíc se na světovém trhu po dlouhé době objevila novinka japonské bojové techniky ve formě modelu 1:35, který představuje právě tank Typu 95, předmět tohoto článku.

Pro ty čtenáře, kteří čísla HPM nečetli a nemohli se s článkem JUDr. Novotného seznámit, bude účelné úvodem alespoň několika větami předválečný vývoj japonských tanků připomenout.

O obrněnou techniku se japonský generální štáb začal intenzivně zajímat po skončení první světové války, když vyhodnocoval novou válečnou strategii, která byla použita bojujícími stranami v Evropě. Bylo zřejmé, že pro případné tažení asijským kontinentem bude japonská armáda potřebovat tank, proto jejich vývoji byla dána patřičná podpora. Zprvu se jimi zabýval především arsenál v Osace a firma Mitsubishi. Po dlouholetém neuspěšném vývoji byl dotažen roku 1935 do provozuschopného stadia těžký tank Typ 95, neohrabané pomalé monstrum, vzniklé pouze ve dvanácti kusech a odsouzené od počátku ke školní roli. Úspěšnějším se ukázala práce koncernu Mitsubishi, který od roku 1934 dodával armádě střední tank Typ 89, vyznačující se podstatně vyššími výkony. Výsledkem spolupráce s britskou firmou Carden Loyd byl pohyblivý tančík Typ 94, který stál na počátku řady japonských tanků nejlehčí kategorie. Tančíky doprovázely japonskou armádu při tažení Čínou, bojové podmínky prokázaly nešvary příliš lehkých konstrukcí, podobně jako i u dalších provozovatelů tančíků ve světě. Proto velení armády požadovalo vývoj lehkého tanku, spojujícího v sobě pohyblivost s dostatečnou palebnou silou a pasivní ochranou posádky. Koncern Mitsubishi na specifikaci odpověděl tankem Typu 92, jen o málo větším než dosavadní tančíky. Tento model se slabou výzbrojí a nedokonalým podvozkem neuspěl, masové sériové výroby se dočkal až další tank Mitsubishi, známý jako Typ 95 (celé označení znělo Kei Sensha 2595 Gata 95). Jeho bojové jméno je překládáno dvěma výrazy (danými rozdílnou transliterací) jako Kyu–Go nabo Ha–Go, přičemž druhý termín je v anglofonní literatuře běžnější.

Tank Typu 95 byl navržen roku 1935 a představoval značný pokrok oproti předchozím japonským konstrukcím. Vývoj pokračoval úspěšně od roku 1933 a během června 1934 se podařilo postavit prototyp. Ten byl podroben testování nejdříve u útvarů na domácích ostrovech, roku 1935 probíhaly testy v podmínkách severního Mandžuska. V témže roce byl typ uznán zralým pro sériovou výrobu a dostal označení Typ 95.

Nový tank byl řešen účelně a jednoduše tak, aby nebyl technologicky příliš náročný a zároveň si udržel potřebnou bojovou hodnotu. Vyznačoval se společným bojovým prostorem pro všechny tři muže osádky, velitele, řidiče a střelce. Velitel se nalézal ve věži, vpravo vpředu seděl na jednoduché sedačce řidič, po jeho levé ruce měl stanoviště kulometčík. Výhled řidiče byl dosti omezen, proto jej ve složitém terénu naváděl velitel trubkovým zvukovodem. Řidič ovládal vozidlo pomocí klasických „rajčáků", plyn měl vyveden jak na pedál (ovládaný pravou nohou), tak na ruční ovladač. Levou nohou mohl stlačit pedál spojky, rychlosti řadil levou rukou. Na palubní desce, jen spartánsky vybavené, sledoval tachometr, otáčkoměr, ampérmetr, kontrolku tlaku

oleje, nacházel se zde i přepínač generátoru a spínač světel. Ostatní kontrolky a ovladače byly umístěny v motorovém prostoru. Střelec, ovládající kulomet ráže 7,7 mm vzor 97 mohl ovládat část přední polosféry. Jeho zbraň, modifikace standardního pěchotního kulometu, podobného známému Brenu, byla uchycena v kloubovém loži v čelní stěně korby, měla kruhový odměr 30° a chránila ji pancéřová šála. Zásobníky odpovídaly typu Bren. Od pěchotního provedení se kulomet lišil zejména krátkým tlumičem a teleskopickým zaměřovačem. Identická zbraň ve stejném druhu lože byla instalována v zadní stěně věže, šikmo k podélné ose vozidla, v přední stěně se nacházela hlavní zbraň tanku, kanón typ 94, ráže 37 mm. Kanón měl úsťovou rychlost 705 metrů za sekundu, na vzdálenost 250 metrů byl schopen probít homogenní ocelový pancíř o síle 37 mm. Stranový odměr u něj dosahoval 10°. Zakládalo se pro něj celkem 119 granátů dvou druhů, vysoce výbušných průbojných, určených k boji s obrněnými cíli a protipěchotních. Zásoba kulometné munice činila 2940 střel. Věž byla otáčena mechanicky, a to dosti zajímavým způsobem. Velitel ji totiž otáčel ramenem, tlakem na polstrovaný úchyt. V zadní části bojového prostoru byly uskladněny zásoby munice, přičemž kulometné zásobníky byly uchyceny i na stěnách po obvodu bojového prostoru. Celý interiér bojového prostoru měl přitom obloženy stěny azbestem, což působilo jednak jako protipožární ochrana, jednak jako součást klimatizačních opatření v tropech. Vzadu za bojovým prostorem, oddělen pancéřovou přepážkou, se nacházel motor. Šlo o šestiválcovou dieselovou pohonnou jednotku, převzatou ze středního tanku Typu 89 B. Tento řadový šestiválec byl chlazen vzduchem, při 1400 otáčkách za minutu dával výkon 110 koňských sil. Energie byla od něj převáděna kardanovou hřídelí, krytou plechovým tunelem, dopředu k hnacím kolům, na tělese tunelu byla instalována převodovka. Přístup k nim umožňovaly dva obdélníkové poklopy na předním plátu korby, převodovka byla čtyřstupňová, s dalším stupněm pro jízdu vzad. Za motorem měly místo nádrže pohonných hmot a oleje. Přístup k pohonné jednotce umožňovaly odklopné kryty na vrchní straně korby, pozoruhodnou však byla další možnost přístupu k motoru, totiž dveřmi, přímo



Skupina strojů Ha–Go, zřetelně je vidět rozmístění nápisů a čísla.
A group of Ha–Go's. Note position of the lettering and numbers.

z bojového prostoru. Japonští konstruktéři se k tomuto ne zcela běžnému řešení uchýlili za cílem dosáhnout možnosti drobných oprav během bojové akce, kdy by se osádka při vysednutí vystavovala palbě protivníka a riziku ztrát na životech. Mohutné těleso výfuku s krytem bylo přichyceno po pravé straně na konci vozu. Korba dosti složitého tvaru používala několika druhů spojů, svařovaných, nýtovaných i šroubovaných. Na většině své délky přecházela buď do blatníků nebo tvořila dva půloblouky, přibližně ve středu stroje, kryjící vrchní stranu pásů. Přesto zůstala část vrchní strany pásů nekryta, především na pravé straně tanku. Velitel a střelec nastupovali do vozidla dvojdílným poklopem na věži, řidič mohl vstoupit buď rovněž tímto poklopem, či vlastním vchodem při odklopení vypouklé desky s řidičským průzorem směrem v zad. Velitelský poklop se nalézal na vyvýšené kruhové obrubě, charakteristické pro většinu sériových vozů, pouze u prototypů a několika sériových strojů prvních výrobních bloků byl poklop usazen přímo na střeše věže, což se ukázalo negativním v akci, kdy byl velitel, vyhlížející z věže, více vystaven ostřelování. Podvozková skupina byla odvozena od podobné, úspěšně použité u tančíku Typu 94. Skládala se ze čtyř pojezdových kol na každé straně vozidla, uchycených po párech ocelovým plochým ramenem. Kola sama měla silnou gumovou obruč. Mezi krajními pojezdovými koly byl natažen systém odpružení, procházející nad koly v trubkovitém krytu. Vrchní strana pásů se opírala o dvě podpůrné kladky. I kladky byly obloženy masivní gumovou obručí. Vpředu se pak nacházelo hnací kolo, na zádi kolo napínací.

Elektrické systémy pracovaly s napětím 24 voltů, generátor byl německého typu Bosch.

Čelní pancíř korby dosahoval tloušťky 12 milimetrů, její boky, skloněné pod úhlem 34°, rovněž 12 mm, stejně jako příď, skloněná pod úhlem 18°. Zadní část korby měla pancíř silný 6–12 mm, vrchní pláty i dno korby měly tloušťku 9 mm. Čelní strana věže měla pancíř o síle 12 mm, její boky i zadní část rovněž 12 mm a střecha 9 mm.

Jednotlivé tanky mezi sebou komunikovaly pomocí praporků, pouze omezený počet velitelských vozidel byl vybaven krátkovlnnou vysílačkou, pracující na dvou frekvencích. Tyto tanky na fotografiích snadno poznáme podle antény vysílačky, jejíž drát se obtáčel okolo věže, ale nad její úrovní, na tyčovitých nosnících, podobně jako u sovětských typů.

Sériová výroba probíhala především v armádním arzenálu Sagami, který byl hlavním dodavatelem, dále v armádním arzenálu Kokusa, dále u Mitsubishi Heavy Industries, Mitsubishi Maruko Tank Works a Mitsubishi Kawasaki

Tank Works. Menší množství Typu 95 vzniklo i u Ikegai Automobile Manufacturing Co. a u Ihesil Automobile Co. Hiro, posledně jmenovaná firma však posílala nezkompletovaná Ha–Ga do Sagami, kde je dokončili a vyzbrojili. Produkce popisovaného typu probíhala až do roku 1943, kdy byla zastavena a uvolněné kapacity využity pro výrobu perspektivnějšího středního tanku typu 97 Chi–Ha. Přesný počet postavených kusů není bezpečně znám, a lze prohlásit, že jich vzniklo něco kolem třinácti set.

V průběhu výroby se objevily některé modifikace, zavedené do sériové produkce. Pozdější výrobní bloky byly vybavovány zadýmovacími granátomety, a to buď po jednom na každém bloku věže, nebo baterií čtyř na levé straně.

V prototypech bylo zkoušeno Ha–Go s upraveným podvozkem s jedinou podpůrnou kladkou a s modifikovaným systémem odpružení, bez charakteristického tunelového krytu. Tato verze se vyznačovala i pozměněným tvarem korby.

Menší množství Typu 95 mělo nahrazen kulomet v korbě druhým kanónem ráže 37 mm.

V nevelkém počtu byl také postaven lehký tank Typ 3 Ke–Ri, který nesl na místě kanónu houfnici ráže 57 mm, shodnou s tou, jíž byla vyzbrojena první verse středního tanku Chi–Ha.

Při přezbrojování tanků Chi–Ha novou věží s účinnějším 47 mm kanónem byla část starých věží s 57 mm houfnicí použita ke změně výzbroje tanku Ha–Go. Vozidla s touto věží se nazývala Typ 4 Ke–Nu, ale ani jich nevznikl podstatnější počet.

Dalším vývojem Typu 95 se zrodil Typ 98 Ke–Ni, ale ten je již tématem na samostatný článek někdy v budoucnosti, stejně jako plovoucí obojživelný tank Typ 2 Ka–Mi, představující radikální přestavbu původního Ha–Go.

Ha–Go byly poprvé předvedeny armádním špičkám při manévrech roku 1935, kdy operovaly společně se středními tanky Typ 89, skutečný křest ohněm je však čekal až roku 1939. Tehdy japonské velení naplánovalo postup proti mongolsko–sovětským silám, který vyvrcholil bitvou na Chalchin Golu. Japonský generálporučík Masaomi Jasuoka měl k dispozici 3. a 4. tankový pluk, jejichž celkový stav činil 73 tanků, vedle středních byly nasazeny i lehké Typ 95. Ty se soustředily u 4. tankového pluku. Jak známo, boj se sovětskými silami skončil drtivou porážkou Japonců, což bylo u nás vždy propagováno jako ukázka dokonalé sovětské výzbroje a brilantní strategie. Je pravda, že japonské velení se dopustilo řady chyb a že sovětské střední tanky BT 5 a BT 7 své protivníky překonávaly, ale na druhé straně se obvykle zamlčoval a přecházel vzájemný poměr sil. Tak proti 73 japonským tankům stálo 550 sovětských strojů typu BT a T–26 a dále 450 obrněných automobilů. Japonci v bojích prakticky o všechny tanky přišli, dílem palbou sovětských obrněných sil, dílem zásahy protitankových kanónů. Na druhé straně Sověti při zahájení protiofensivy stále ještě operovali 498 tanky a 346 obrněnými automobily.

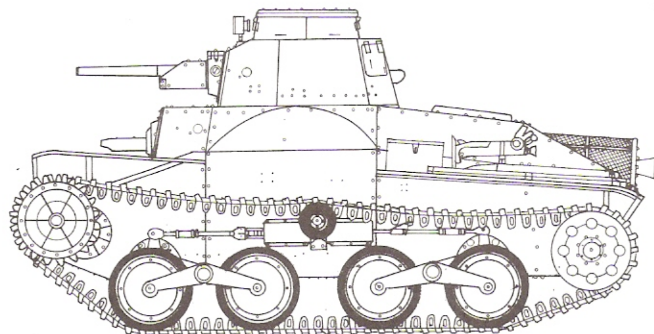
Lehké tanky Typ 95 samozřejmě působily i v Číně, ostatně jako většina všech ostatních typů pozemní techniky, na tomto válčišti však ke klasickým tankovým soubojům nedocházelo.

Ve známost vešel Ha–Go až v souvislosti s operacemi japonské armády a námořnictva za druhé světové války. Typ 95 provázel císařské oddíly prakticky na všech bojištích.

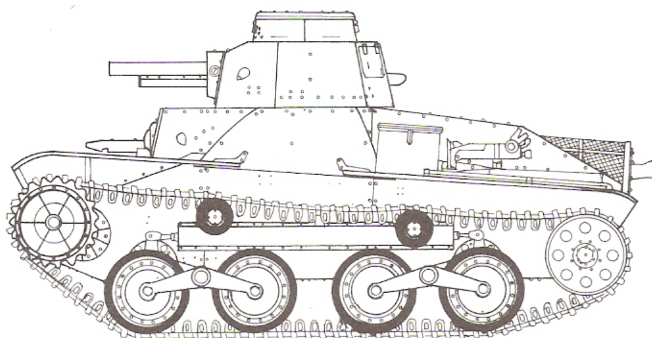
Při postupu Malajskem měla Jamašitova 25. armáda ve svém stavu 211 tanků, zařazených u 1., 6. a 14. tankového pluku. Obrněné jednotky, vlastnící mimo jiné i stroje Ha–Go, byly významným faktorem při drtivém japonském postupu na Singapur.

Při obsazování Filipín byly vyloděny 4.

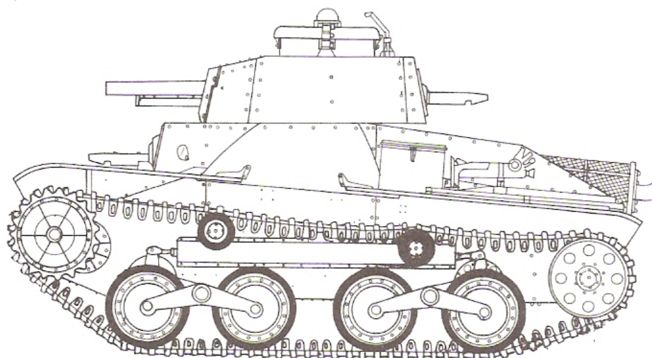
Prototyp s jedinou napínací kladkou.



Typ 3



Typ 4



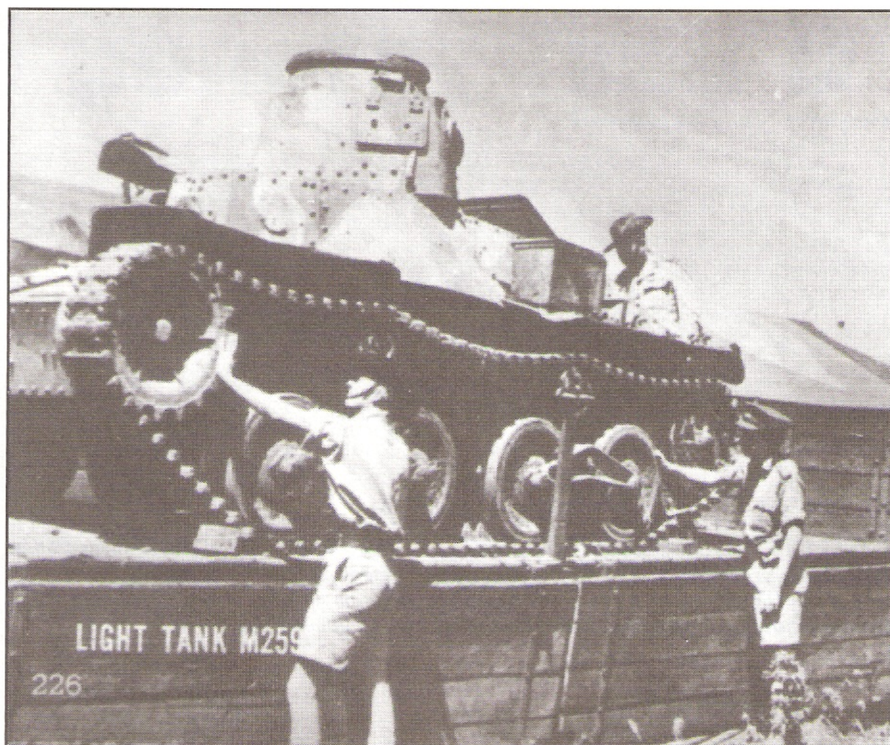
M 1:50

a 7. tankový pluk, oba měly ve svém stavu vedle další techniky i lehké tanky Ha–Go. Ty se zde dostaly poprvé do boje 22. prosince 1941, když absolvovaly přestřelku s průzkumnými oddíly 192 obrněného praporu poblíž Damortisu. Přes ztráty na lidech i technice podporovaly tankové pluky postup japonských sil Luzonem až do kapitulace spojeneckého velení. Poslední tankový souboj se zde odehrál 7. dubna 1942, kdy byly dva Ha–Go zničeny palbou amerických M3 Stuart. Soustředění obrněné techniky na Luzonu nebylo nahodilé, zde totiž operovaly dva americké tankové prapory, 192. a 194., mající ve svém stavu celkem 108 lehkých tanků M3 Stuart.

V další fázi války v Pacifiku se spojenečtí vojáci sporadicky setkávali s tanky Typu 95 především při bojích na obsazených ostrovech, kde tvořily součást japonské obrany. Džunglovitý terén zpravidla neumožňoval nasazení rozsáhlejších tankových formací, japonští tankisté většinou bránili Spojencům ve vylodění na plážích, případně podporovaly protiútoky japonských oddílů. Nejednou byly degradovány do rolí stacionárních pevnůstek, zakopány ve věžovém postavení. Utkání s americkými protějšky, zejména středními tanky M4 Sherman, ukázaly nedostatky lehké obrněné techniky. Ha–Go byl značně handicapován slabým pancířem a nedostatečnou výzbrojí, málo efektivní k rovnocennému utkání se středním tankem. 75 mm kanón Shermanu byl schopen japonského nepřítele zničit na mnohem větší vzdálenost, úspěch mohl mít pouze nečekaný útok ze zálohy na malou vzdálenost.

Například na Tarawě disponovali Japonci sedmi tanky Typ 95, které se postavily výsadkovým silám s tanky Stuart, Sherman a 100 obrněnými obojživelnými transportéry LVT 1 a 2. Američané na Tarawě a Betiu utrpěli značné ztráty, ale japonské tanky nebyly pochopitelně schopné záplavě protivníků vzdorovat. Není třeba zdůrazňovat, že všechny Ha–Go byly zničeny. Obdobná situace se v různých obměnách opakovala i na ostatních ostrovních válčištích.

Na Makinu se dva tam dislokované Ha–Go dostaly do boje s americkými M3 Lee, při jejich ojedinělém nasazení v pacifické oblasti. Menší počet Ha–Go dále bojoval například na Eniwetoku, na Marianách, Guamu, dvanáct jich bojovalo na Tinianu, patnáct na Peleliu, třináct na Okinawě. Největší tankové boje probíhaly opět na Luzonu při osvobozování Filipín. Zde Japonci soustředili poměrně značné tankové síly, představované 2. tankovou divizí. Určitý počet tanků Ha–Go se vedle Luzonu nacházel i na Leyte. Přes statečný odpor však ani zde Japonci nemohli odolat soustředěnému náporu amerických pozemních a leteckých jednotek. Popsaný typ dále sloužil především u Kwantungské armády a u jednotek na domácích ostrovech. Vedle armády jich jisté množství získalo i námořnictvo, které Ha–Go zařadilo ke speciálním oddílům námořní pěchoty. V jejich řadách se dočkaly nasazení například na Saipanu. O kamufláži námořních Ha–Go se vedou diskuze, není totiž bezpečně potvrzeno, zda použité odstíny byly zcela identické s armádními. My jsme při



Ukořistěný Ha-Go prohlížený spojeneckými vojáky.
Captured Ha–Go examined by allied troops.

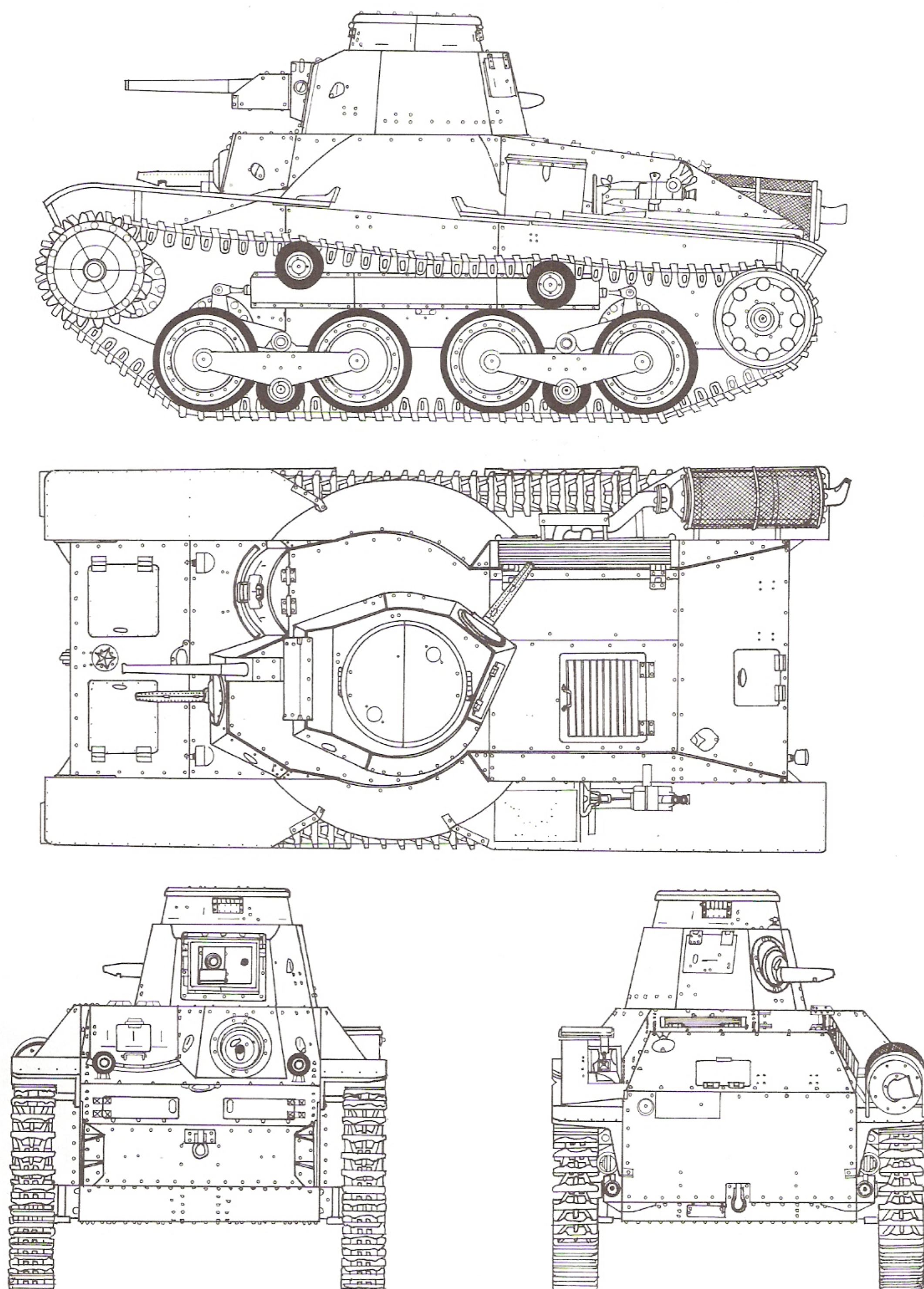


Ha–Go japonské námořní pěchoty, palbou jej zcela zničily Shermany M4A2 US Marine Corps na Saipanu.
Japanese marine Ha–Go, completelly destroyed by USMC M4A2 Sherman fire.



Jeden z Ha – Go, které se postavily americkým silám na Tarawě. V boji poškodil jeden Sherman M4A2, vzápětí však byl strojem téhož typu zasažen a zničen.
One of the Ha – Go's which countered American forces on Tarawa. It was hitted by a M4A2 Sherman during the battle and immediately destroyed by another one.

přípravě ilustračního bokorysu použili známého armádního schématu, rozložení barevných polí je ověřeno podle černobílých snímků.
Závěrem lze konstatovat, že Ha–Go představoval po středním typu Chi–Ha druhý nejvýznamnější japonský tank světové války. Celkově je možno shrnout, že jeho parametry nebyly na špičkové výši, byl handicapován zejména slabým pancéřováním a nedostatečnou účinností hlavní zbraně. To byl ostatně jeden z hlavních důvodů ústupu lehkých tanků ze slávy v celém světě a jejich přesunutí k průzkumným a jiným speciálním úkolům. Nová generace středních tanků je v polovině války v podstatě deklasovala.
Výroby typu Ha–Go se ujali dokonce dva výrobci, zaměřující se na měřítko 1:35, a rozšířili tak nabídku japonské druhoválečné techniky, známé především z produkce firmy Tamiya, lisující stavebnice tanků Chi–Ha, její modernizované varianty Shin Hoto Chi–Ha a dále samohybného děla Ho–Ni. Starším modelem Ha–Go je výrobek u nás téměř neznámé japonské firmy Volks, která jej zpracovala jako shortrun dosti slabé úrovně. Model má pásy z měkké bílé kovové slitiny, celá korba je odlita z jednoho kusu a je plná. Detaily stavebnice jsou značně hrubé.
Nedávno přišla s několika verzemi typu Ha–Go další japonská firma, Fine Molds, jejíž produkt má sice nesrovnatelně vyšší úroveň zpracování, jde o klasický stříkaný kit, ale je tak astronomicky drahý, že se celkem logicky dosud nikdo neodhodlal jej na náš trh dovézt, přesto k němu ale firma Eduard vyrábí velice hezký set leptaných dílů.



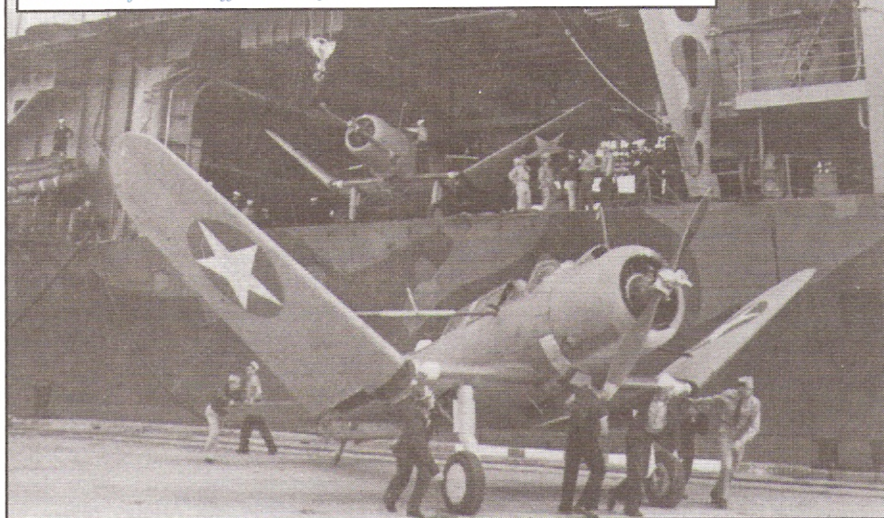
Hlavní technická data

bojová hmotnost	8600 kg
měrný tlak na půdu	1,78 kg/m^2
délka	4,32 m
šířka	2,06 m
výška	2,18 m
rychlost na silnici	44,8 km/h
rychlost v terénu	32 km/h
akční rádius	242 km
stoupání	30–45 °
příkop	180 cm
kolmá zeď	72 cm
brodění	96 cm

Použitá literatura

Peter Chamberlain, Chriss Ellis: Light Tank Type 95 Kyu–go
Peter Chamberlain, Chriss Ellis: Tanks of the World 1915–1945
Steven Zaloga: Armour of the Pacific War
Lieutnant General Tomio Hara: Japanese Medium Tanks
Lieutnant General Tomio Hara: Japanese Combat Cars, Light Tanks and Tankettes

Periodika:
AFW News, World War II, Tank Magazine, Koku Fan, Airfix



SB2U–2 perutě VS–42 jsou vykládány z hangárové paluby USS Ranger.
SB2U–2s of VS–42 off–loaded from USS Ranger hangar deck.

VOUGHT SB2U VINDICATOR (V-156)

Zdeněk Pátek
Pavel Šipka (LHS)
Martin Stluka

USA

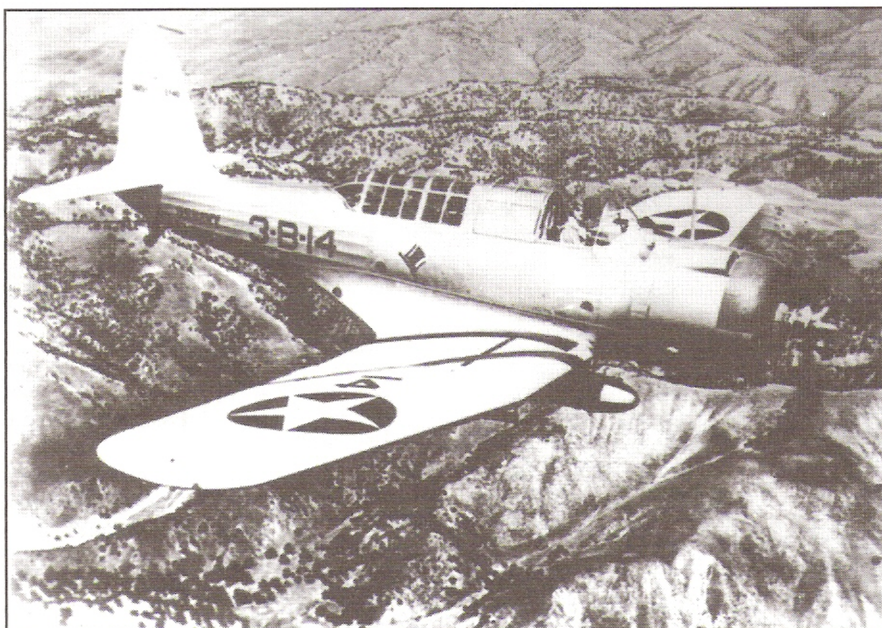
V předválečném období byly SB2U zařazovány jak k perutím bombardovacím či zvědným – samozřejmě jako hlavní výzbroj těchto útvarů – tak v několika kusech i k perutím stíhacím a k vyššímu stupni velení jako služební letadla velitelů. Pochopitelně se vyskytovaly i ve cvičných perutích. Létající i pozemní personál amerického námořnictva si také díky nim pomalu zvykal na to, že letadla nyní budou mít jedno křídlo, zakrytou kabinu a zatahovací podvozek. Tuto svoji roli, stejně jako běžné úkoly mírové služby plnily k všeobecné spokojenosti, dostaly se i na výstavy a do filmu. Námořní hlídky ve větší míře prováděly i v začátcích druhé světové války. Poměrně v dost velké míře se účastnily ať již z pozemních základen, či z letadlových lodí, tzv. hlídek neutrality, což byly lety nad Atlantikem v blízkosti pobřeží USA zaměřené především proti německým ponorkám. Při vstupu USA do války v prosinci 1941 však již dlouho hrály druhé housle a jejich účast v akcích, na kterých se střílelo, je spíš výsledkem nešťastné shody událostí.

US NAVY

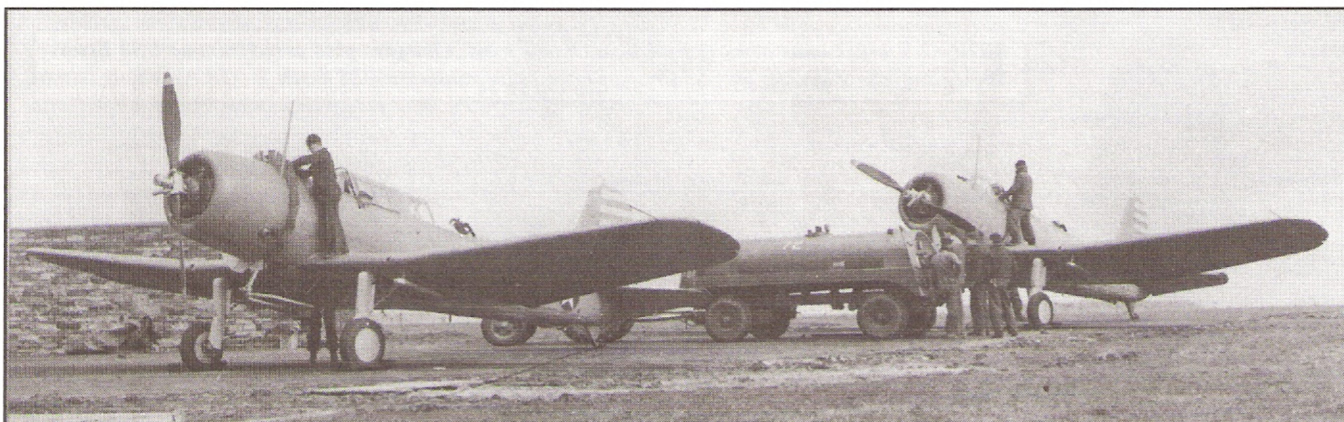
V okamžiku vyhlášení války Ose byly Vindicatory (toto bojové jméno získaly úředně v říjnu 1941, v překladu znamená obránce cti nebo mstitel) pouze na letadlových lodích USS Ranger a USS Wasp, které se nacházely ve stavu atlantické flotily US Navy. Obě lodě brzy začaly sloužit především jako transportní k dopravě letadel, ať již z USA do Velké Británie nebo dále do Středozemního moře. A Vindicatory zase spíš překážely. Proto se občas i stalo, že při plavbách svých domovských lodí odpočívaly na pozemních základnách. Wasp se svých Vindicatorů zbavil v červnu 1942, kdy byl odvelen do Pacifiku. Na palubě Rangeru se poslední větší operace dočkalo pár Vindicatorů v červenci téhož roku, když vezl letadla P–40 pro RAF do Akkry ve Středozemí. Na začátku roku 1942 se také začala formovat Air Group Nine pro službu na nové letadlové lodi Essex. Dvěma z perutí této skupiny byly přiděleny Vindicatory. Námořníci si s nimi zacvičili, dokonce je měli ve výzbroji i v okamžiku, kdy byla Essex uvedena do služby, ale při odplutí nové letadlové lodě ze západního pobřeží do Pacifiku již nebyl na palubě ani jediný.

US MARINE CORPS

Cvičné lety, cvičné lety a cvičné létání. Tak pestrá byla služba Mstitelů u USMC. S jednou výjimkou: Marine Scout–Bomber Squadron VMSB–241.
V březnu 1941 začalo na základně USMC v San Diegu přezbrojování perutě VMS–2 na letadla SB2U–3. V červenci pak v rámci změny označení jednotek byla přeznačena na VMSB–231 a brzy poté přesunuta na základnu Ewa na Havaji. Eskadra změnu docela uvítala – takový podzim na Havaji nevypadal vůbec špatně. Nálada se rapidně změnila v okamžiku, kdy se námořníci dověděli konečně umístění posádky – zapomenutý atol Midway uprostřed oceánu, který, pokud vám alespoň trochu fungují nohy, projdete za deset minut křížem krážem. S tak podstatnými problémy na možné bojové nasazení eskadry nikdo ani nepomyslel. Dne 5. 12. se z paluby odplouvající letadlové lodi USS Lexington letci rozloučili pohledem na spící Pearl Harbor s civilizací. Když se o pár dní později z důvodu zachycení zpráv o přepadení Pearl Harboru vrátili z půlky cesty na Midway zpět, nevěřili, že se vrátili do stej-



Druhý letoun páté sekce 3. bombardovací perutě US Navy.
Second aircraft, Section 3, VB–3.



Odložené SB2U–2 z VS–72 na letišti Hatston – Británie, duben 1942.
SB2U–2 of VS–72 parking at RNAS Hatston in April 1942.

ného přístavu a jejich pohled na vojenskou službu se velmi změnil. Na první místo se dostala pomsta. Tak vznikla vysoká bojová morálka „Synů Satana" (k tomuto bojovému jménu se ještě vrátíme).

Potvrzení rozkazu o změně základny zastihlo VMSB–231 již opět na pevnině. Ve válečných podmínkách musel však být přesun proveden jiným způsobem – vzduchem. To nebylo jednoduché. Znamenalo to uletět 1819 km. Přesto, že většina jednotky se náletu na Pearl Harbor vyhnula, bylo při něm zničeno všech sedm Vindicatorů zanechaných na základně Ewa na Oahu, jeden zůstal na letišti po vylodění, a tak nakonec odlétlo pouze sedmnáct strojů. Let trval 9 hodin a 45 minut. (Nenapravitelným nadšencům doporučuji pro zvětšení požitku – sedněte si v koupelně na židli, zapněte si vedle sebe lux a koukejte se deset hodin do plné vany.) A 17. 12. všechna letadla šťastně přistála. Včetně Cataliny, která je vedla na základnu – jež měla jednotku proslavit. Krátce po příletu se několik letců vrátilo na Havaj, kde zůstala druhá polovina eskadry, která se postupně přezbrojovala letadly Dauntless.

Prvního března dostává jednotka na Midwayi nové označení VMSB–241 a bojové jméno „Sons of Satan".

Pouze strategický záměr Japonců při výběru dalšího cíle expanze přivedla Vindicatory – tyto více méně již druholiniové stroje – do bitvy. Kolem atolu se prostě válčit nemělo. Tomu odpovídala i výzbroj základny. 16 Vindicatorů perutě VMSB–241 a 21 dýchavičných Brewsterů F2A Buffalo perutě VMF–221. Nepočítaje několik Catalin.

Ještě krátce před bitvou se Američanům povedlo posílit obranu atolu. Peruť VMF–221 rozšířilo sedm letadel F4F Wildcat a peruť VMSB–241 osmnáct SBD Dauntless, Navy přisunula mimoto šest nových TBF Avenger a počet Catalin se zvětšil na 32 kusy. Americké letectvo pak na ostrov přelétlo sedmnáct B–17 a čtyři letadla B–26 Marauder.

Bitva sama začala 3. června 1942.

9.30 – US hydroplány objevují japonskou invazní skupinu.

16.30 – devět B–17 útočí bez úspěchu na invazní skupinu.

4. června

01.30 – tři Cataliny vybavené radarem útočí na invazní skupinu, je poškozen tanker Akeboro Maru.

05.30 – Američané objevují hlavní japonský svaz s letadlovými loděmi.

06.30 – začíná letecká bitva spojená s bombardováním Midwaye, Japonci nasadili po třiceti šesti letadlech Zero, Val a Kate, Američané 20 Buffal a 6 Wildcatů. Sestřelena jsou dvě Zera, dvě Kate a jeden Val, na americké straně osmnáct Buffal a dva Wildcaty, bombardování, mimo zničení několika poškozených letadel (minimálně jeden Vindicator) nenapáchalo příliš škod. Dalších 30 japonských letadel přistálo pro nedostatek paliva na moři, protože je jejich letadlové lodě nemohly včas přijmout z důvodů stálých útoků nepřítele.

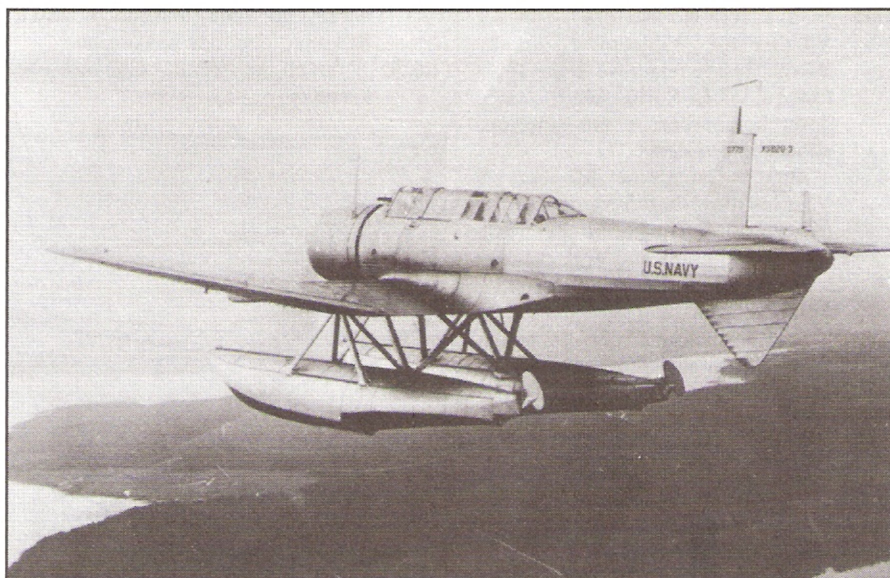
07.15 – útok čtyř B–26 a šesti TBF na letadlové lodě, žádný zásah, dvě B–26 a pět Avengerů sestřeleno

07.30 – japonský letoun objevuje americký svaz letadlových lodí

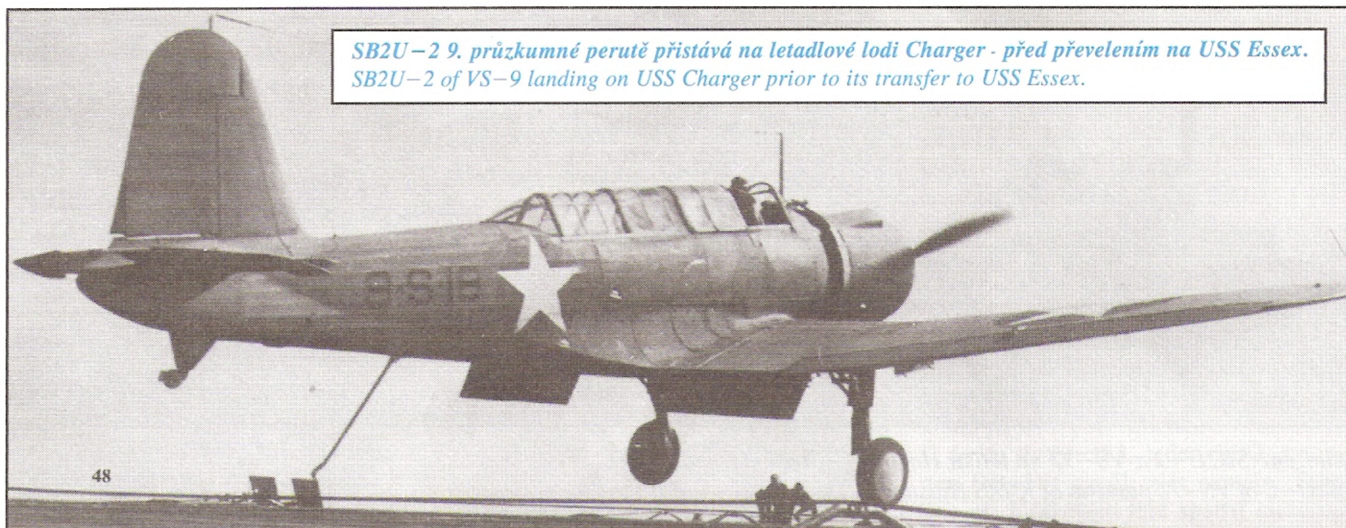
08.00 – 16 Dauntlessů z Midwaye útočí na letadlovou loď Hirju, žádný zásah, deset letadel ztraceno při akci

08.15 – 15 (14*) létajících pevností útočí na japonský svaz, žádný zásah

08.30 – ke svazu se přibližuje jedenáct Vindicatorů pod velením majora Benjamina W. Norrise, obloha je plná rychlých Zer, Norrisovi je jasné, že útok na letadlové lodě ve středu svazu znamená obrovské ztráty, a proto se rozhoduje pro bombardování nejbližší bitevní lodě – Haruny, ani jedna z bomb nenachází cíl, dva Vindicatory jsou s největší pravděpodobností při úto-



Poslední sériový SB2U–1 byl přestavěn na XSB2U–3 a testován s plováky.
The last production SB2U–1 was modified to XSB2U–3 and tested with floats.



SB2U–2 9. průzkumné perutě přistává na letadlové lodi Charger - před převelením na USS Essex.
SB2U–2 of VS–9 landing on USS Charger prior to its transfer to USS Essex.

ku sestřeleny, další dva přistávají na vodu při návratu na atol, rozhodnutí Norrise opravdu znamená obdivuhodně nízké ztráty Vindicatorů, ale na druhé straně i potopení bitevní lodě nemohlo vyrovnat byť jen jediný zásah lodě letadlové, a toho si musel být major vědom, letci jednotky nárokují čtyři sestřelená Zera, což při celkových ztrátách Zer při obraně vlastních letadlových lodí po celou dobu bitvy – tj. 13 letadel, vypadá velmi nepravděpodobné.

08.30 – US ponorka Nautilus útočí neúspěšně torpédem na japonskou bitevní loď

09.30 – patnáct Devastatorů perutě VT–8 z Hornetu je zdecimováno při náletu na letadlovou loď Sorju, z celé jednotky přežije jeden jediný letec, žádný zásah japonské lodě

09.45 – čtrnáct Devastatorů jednotky VT–6 z Enterprise útočí na letadlovou loď Kaga, žádný zásah, deset letadel sestřeleno

10.15 – dvanáct Devastatorů jednotky VT–3 a šest Wildcatů z jednotky VF–3, obě z letadlové lodi Yorktown útočí na Sorju, žádný zásah, deset bombardérů a dvě americké stíhačky sestřeleny

10.30 – útok 17 Dauntlessů jednotky VB–3 z letadlové lodi Yorktown na letadlovou loď Sorju a bitevní loď Haruna, tři pumy smrtelně zasahují letadlovou loď, ani jeden střemhlavý bombardér není sestřelen. Zera určená pro uchranu svazu již nemají ani palivo ani munici pro odvrácení útoků.

10.30 – 37 letadel Dauntless jednotek VB–6 a VS–6 útočí na letadlové lodě Kaga (4 zásahy) a Akagi (3 zásahy), obě se v noci potopí, 18 letadel více méně pro nedostatek paliva nedoletí zpět na Enterprise

12.00 – 18 bombardérů Val a 4 stíhačky Zero útočí na Yorktown, tři zásahy znamenají těžké poškození letadlové lodě, 13 Valů a 3 Zera sestřeleny.

14.45 – 10 Kate a 6 Zer z Hirju útočí opět na Yorktown, dva zásahy torpédy, pět bombardérů a tři stíhačky sestřeleny

15.00 – americká ponorka Nautilus třemi torpédy definitivně potápí Sorju

17.00 – 24 Dauntlessy útočí na Hirju, čtyři zásahy znamenají, že i poslední letadlová loď hlavního svazu je zničena, 4 bombardéry jsou sestřeleny

17.15 – 16 bombardérů z Hornetu útočí na bitevní loď Haruna a těžký křižník Čikuma, žádný zásah

18.00 – svaz letadel B–17 pravděpodobně jednou zasahuje vrak Hirju

19.00 – major Norris vede 6 Vindicatorů a 6 Dauntlessů k útoku na japonský svaz, letadla svaz nenaleznou a vrátí se po bloudění zpět na atol, jediné letadlo, které cestu zpět nenajde, je stroj velitele formace

5. června

01.30 – japonská ponorka I–168 krátce postřeluje atol Midway

02.15 – japonský těžký křižník Mogami naráží do zádě těžkého křižníku Mikuma, obě lodě poškozené

06.30 – americká letadla objevují oba křižníky

07.45 – kapitán Tyler útočí s šesti Dauntlessy a šesti Vindicatory na Mogami a Mikumu, žádný zásah bombou, ale kapitán Fleming, velitel šestice Vindicatorů, se svým hořícím strojem narazil do křižníku, spolu s ním zemřel i palubní střelec G. A. Toms, za tento čin byl Fleming posmrtně vyznamenán Čestnou medailí Kongresu, tento slavný čin je také jediným potvrzeným poškozením nepřátelské lodě způsobeným letadlem Vindicator za celou dobu služby stroje

18.20 – 58 Dauntlessů z letadlových lodí útočí na japonský torpédoborec Tanikaze, žádný zásah
– večer pak na stejný cíl útočí i osm letadel B–17, opět bez výsledku
– stejný útok se stejným výsledkem zažijí i oba křižníky

6. června

09.30 – 26 Dauntlessů a 8 Wildcatů útočí na Mogami – dva zásahy i na Mikumu – 1 zásah

09.40 – 31 Dauntless s 3 Devastatory a 12 Wildcaty dvakrát zasahuje Mikumu



SB2U–2 72. průzkumné perutě US Navy.
SB2U–2 of VS–72 on USS Wasp.

13.10 – japonská ponorka I–168 potápí torpédy letadlovou loď Yorktown a torpédoborec Hammann
14.45 – 24 Dauntlessy doprovázené osmi Wildcaty definitivně potápějí několika zásahy Mikumu, jedna bomba zasáhne i torpédoborec Arašio
– tečku za bitvou pak udělal útok 26 letadel B–17 na americkou ponorku Grayling, letci naštěstí vlastní ponorku ani jednou nezasáhli, o to lépe pak vypadá jejich zpráva, že po útoku se japonský křižník neobyčejně rychle potopil.

VMSB–241 se po bitvě reorganizovala, ale zůstala dál na atolu. Poslední Vindicatory odešly od letky na podzim 1943. Krátce nato skončil k 30. 11. u Navy i poslední operační stroj vůbec. Již rok předtím přestal Vought vyrábět náhradní díly na SB2U, a tak se jejich rychlé stažení ze služby dalo čekat.

Po válce létaly už pouze dva stroje. Jeden u firmy Vought do roku 1947 a druhý u firmy Pratt & Whitney až do roku 1951. O to smutnější je skutečnost, že v muzejích se nachází pouze torzo letadla, které poručík Lemmons utopil v roce 1943 v jezeře Michigan a které bylo později vyzvednuto.

KAMUFLÁŽE

První dodávky Vindicatorů opouštěly výrobní linky nastříkané stříbrnou barvou. Na horní straně křídel pak většina z nich dostala nátěr chromovou žlutí. Tak vypadala standardní předválečná „antikamufláž" amerického námořnictva. Stroje operující z letadlových lodí měly tento základ obohacený barevnými doplňky, které rozlišovaly lodě, sekce a dokonce i jednotlivá letadla v sekci. Přidání identifikačních čísel a písmen na trup pak identifikovalo perutě a konkrétní letadlo perutě (viz tabulku).

Se zostřením mezinárodní situace vyvstala nutnost zavedení nového, nyní již opravdu ochranného, nátěru letadel Navy. Přesto první předpis radikálně měnící situaci byl schválen až 30. 12. 1940, tedy po bezmála roce a půl války v Evropě. Na jeho základě začalo přemalovávání palubních letadel matnou světle šedivou barvou (Non–specular Light Gray) na všech plochách. Od 13. října 1941 pak podle dalšího předpisu měla všechna námořní letadla nést kamufláž v kombinaci šedomodré na plochách viditelných shora a světle šedé na spodních plochách s tím, že shora viditelná spodní část složených křídel měla mít barvu horních ploch. Vezme–li se v úvahu několikaměsíční skluz při praktickém uplatňování obou předpisů a skutečnost, že u některých jednotek měla letadla spíše šedozelený odstín nátěru horních ploch než předepsaný šedomodrý, pak je pochopitelné, že některé základny US Navy v tomto období přímo hýřily množstvím různě kamuflovaných letadel.

Stejně s kamufláží se měnil i marking. Různě umístěné hvězdy různých velikostí doplněné o neustále se měnící (někdy i bez předpisu) velikosti a barvy písmen i číslic. Výčet variant by přesáhl možnosti této monografie, a tak si čtenář bude muset počkat na samostatný článek k tomuto tématu.

Poměrně dost podstatné sjednocení pak přináší až třítónové kamuflážní schéma zaváděné v únoru 1943.

Vindicatory létaly především v celošedé kamufláži. Mnoha strojům vydržela až do konce jejich služby. Letadla na letadlových lodích a stroje, které létaly nad mořem, dostaly na podzim 1942 šedomodrý či šedozelený nátěr horních ploch. S tím také dolétaly. Není známa ani jediná fotografie Vindicatoru s třítónovou kamufláží.

Jeden stroj byl pestře pomalován pro Salon de l'Aéronautique v Paříži v roce 1938 a minimálně jeden Vindicator se účastnil Barclayových testů s kamuflážemi.

Francouzské V–156 létaly většinu doby s americkým světle šedivým nátěrem. Minimálně jeden stroj měl na horních plochách šedivou doplněnu o nepravidelná malá pole zelené a hnědé barvy.

V Británii létaly V–156 jednak „americky" světle šedivé či natřené celé barvou Sea Grey (mořská šeď). Používala se ale i kombinace barev Extra Dark Sea Grey (zvláště tmavá mořská šeď) a Dark Slate Grey (tmavá břidlicová šeď) se spodními plochami v barvě Sky. Známé je však i použití „pozemní" kamufláže nepravidelnými poli Dark Green (tmavě zelená) a Dark Earth (tmavá zemitě hnědá) na horních plochách.

ZÁVĚR

Vought V–156 lze hodnotit v době vzniku jako moderní konstrukci. V době zavedení do služby znamenal v kategorii palubních letounů nesporný pokrok.

Bouřlivý rozvoj letecké techniky ve druhé polovině třicátých let mu však při-

OPERAČNÍ NASAZENÍ U AMERICKÝCH JEDNOTEK

jednotka	doba působení (přibližná)	minim. počet kusů	varianty
US Navy			
VB–2	2.38– 3.41	21	SB2U–1 a –2
VB–3			
(od 1.9.39 VB–4)	12.37– 3.41	18	U–1 a U–2
VB–4			
(od 1.9.39 VB–3)	12.38– 5.41	18	U–1 a U–2
VB–7	7.40–11.41		
VB–9	3.42– 2.43	18	U–1 a U–2
VS–9	2.42– 1.43	18	U–2
VS–41	3.41– 9.42	18	U–1 a U–2
VS–42	12.40– 3.42	18	U–1 a U–2
VS–71	1.41– 5.42	18	U–1 a U–2
VS–72	7.39– 6.42	18	U–2
VT–3	2.39– 6.39	6	U–2
velitelská a pomocná letadla			
l.s. Lexington	5.38– 8.40	2	U–1 a U–2
l.s. Ranger	7.39– 6.40	1	U–1
l.s. Saratoga	11.38–	1	U–2
l.s. Yorktown	9.39–10.41	2	U–1 a U–2
l.s. Wasp	7.39– 7.41	1	U–2
VF–2	6.39–10.40	3	U–1 a U–2
VF–3	12.38–10.40	2	U–1 a U–2
VF–4	8.39– 2.40	1	U–1
VF–7	9.39–12.40	1	U–2
VF–71	5.41– 6.41	1	U–2
VF–72	9.39–11.41	3	U–2
US Marine Corps			
VMS–1			
(od 7.41 VMSB–131)	5.41– 9.42	27	U–3
VMS–2 (VMSB–231)	3.41– 4.42	27	U–3
VMS–3			U–3
VMSB–142	9.42–10.42		U–3
VMSB–143	9.42–11.42	9	U–3
VMSB–144	9.42–12.42	7	U–3
VMSB–241	4.42– 9–43	17	U–3
VMF–1	38–	1	U–1
VMJ–2	5.41–	1	U–3
VMJ–151	7.41–	1	U–3
a mnoho dalších cvičných jednotek			

pravil, podobně jako řadě jeho současníků, osud rychlého zastarání.
V době, kdy zasáhly do bojů, už zdaleka nepatřily mezi prvořadé bojové letouny, navíc byly nasazeny v podmínkách vzdušné převahy nepřítele. O to větší uznání patří jeho posádkám.

TECHNICKÝ POPIS SB2U–1

Vought SB2U–1 (V–156) byl palubní průzkumný a bombardovací jednomotorový dolnoplošník s dvoučlennou posádkou.
Křídlo se skládalo z centroplánu postaveného jako součást trupu a dvou vnějších částí. Profil křídla u kořene byl typu NACA 23015, u konců NACA 23009. Úhel nastavení křídla činil 2 stupně, úhel vzepětí vnitřních částí byl nulový, u vnějších částí činil 7 stupňů.
Konstrukčně se jednalo o poloskořepinové jednonosníkové křídlo žebronosníkové koncepce. Nosník ležel ve 30% hloubky křídla, spolu s přední částí křídla potaženou plechem z hliníkových slitin tvořil torzní skříň. Zadní část křídla mezi nosníkem a odtokovou hranou byla v úseku centroplánu potažena plechem, na vnějších částech křídla byla potažena plátnem. Plátno bylo k žebrům přichyceno speciálními závlačkami, toto řešení bylo považováno za mnohem výhodnější než běžné přišití. Na spodní straně centroplánu byla umístěna odštěpná vztlaková klapka se spodní částí potaženou plechem.
Křidélka měla kovovou konstrukci potaženou plátnem. S řídicí pákou byla propojena soustavou táhel a pák. Byla spojena s hydraulickým mechanismem vysouvání podvozku tak, že se při vysunutí podvozku automaticky sklopila dolů o 10 stupňů a působila při zachování funkce křidélek i jako vztlaková klapka. Křidélka nesla pilotem ovládané vyvažovací plošky.
Vnější části křídel byly sklopné, přichycené k centroplánu třemi závěsy (jedním u náběžné hrany, další byly na horní a spodní pásnici nosníku). Vnější část křídla mohla být sklopena nahoru pomocí šroubového zvedáku, jehož konce se zaklesly za úchyty pod kabinou a na křídle. Při úplně sklopených křídlech činilo rozpětí pouze 4,98 m, výška stojícího letounu vzrostla na 5,18 m. Při zkouškách dokázal jeden muž zvládnout celou operaci sklápění za 3 minuty.
V každé vnější části křídla byl umístěn velký nafukovací vak z pogumované tkaniny. Vaky se nafukovaly oxidem uhličitým z láhve umístěné v trupu mezi kabinami. Po přistání na vodu měly vaky poskytnout výtlak dostatečný pro udržení letounu na hladině. Nafukování se spouštělo ručně, spustit ho bylo možné jak z místa pilota, tak pozorovatele.



Dvojice SB2U–3 perutě VMSB–241 startuje z Midwaye, krátce před bitvou. Stroj číslo 6 byl ztracen při prvním útoku letky na japonské loďstvo.

A pair of SB2U–3s of VMSB–241 taking off from Midway shortly before the battle. Number 6 was lost when the squadron attacked the Japanese fleet for the first time.

V centroplánu byla umístěna zavazadlová schránka přístupná dvířky po obou stranách.
Trup byl svařen z trubek z chrom-molybdenové oceli. V přední a střední části byl zakryt panely z hliníkových slitin, v zadní části byl potažen plátnem.
Na přední část trupu bylo ve čtyřech bodech připevněno motorové lože s kompletní pohonnou jednotkou.
Následovala kabina pilota. Sedačka pilota byla vertikálně stavitelná v rozsahu 127 mm, stavitelné byly i pedály řízení. Pohyblivá část překrytu pilotovy kabiny se odsouvala dozadu. Za pilotem tvořily trubky trupové příhradoviny vysokou konstrukci, která měla chránit posádku při převrácení letounu.
Mezi kabinami posádky ležela palivová nádrž a nad ní nádrž hydraulické kapaliny. Za palivovou nádrží byla umístěna láhev s oxidem uhličitým pro plnění nafukovacích vaků.
V přední části pozorovatelovy kabiny byla umístěna radiostanice, buben s vlečnou anténou a případně kyslíková láhev. Pozorovatel seděl na sedačce otočné o 360 stupňů. I jeho kabina byla vybavena plynovou pákou, řídicí pákou a pedály pro nouzové ovládání letounu. Překryt kabiny měl dvě pohyblivé části. Zadní část se při zavřeném hlavním dílu překrytu vyklápěla nahoru pro umožnění střelby pohyblivého kulometu nebo ji bylo možné odsunout dopředu spolu s hlavní částí, a tím otevřít celý prostor pozorovatele.
Pilot s pozorovatelem si mohli předávat psané zprávy pomocí zvláštní trubice spojující kabiny.
Za kabinou pozorovatele byly v trupu nainstalovány dvě šachty pro nesení a vypouštění velkých světlic.
V obou kabinách byl umístěn hasicí přístroj.
Ocasní plochy byly kovové žebronosníkové konstrukce. Kýl a stabilizátor byly potaženy plechy z hliníkových slitin, kormidla byla potažena plátnem. Stabilizátor byl vyroben jako jeden kus, který byl k trupu přišroubován, stejně jako kýl. Kormidla byla vybavena vyvažovacími ploškami ovládanými pilotem. Výškovka byla s řídicí pákou spojena soustavou táhel a pák, na směrovku se pohyby pedálů přenášely lany.
Základem pohonné jednotky byl vzduchem chlazený přeplňovaný dvojhvězdicový čtrnáctiválec Pratt & Whitney R–1535–96 (továrnou nazývaný i Twin Wasp Junior) o zdvihovém objemu 25,15 dm^3. Maximální vzletový výkon motoru činil 615 kW při 2625 ot./min., nominální výkon v 2730 m činil 559 kW při 2550 ot./min. Velikost zdvihu i vrtání byla shodně 131,6 mm, kompresní po-

měr 6,7:1. Maximální průměr motoru dosahoval 1,121 m, celková délka 1,353 m. Motor byl vybaven odstředivým kompresorem General Electric poháněným od klikového hřídele, který zvyšoval kompresi na 10:1. Na vstupu do dvojitého karburátoru Stromberg se automaticky mísil chladný vzduch vstupující na spodní čelní straně motorového krytu s teplým vzduchem ohřátým kruhovým sběračem výfukového potrubí tak, aby teplota směsi nevybočila z předepsaných mezí.

Motor přes reduktor (s převodem 2/3) poháněl dvoulistou vrtuli s konstantními otáčkami Hamilton Standard o průměru 3,353 m.

Palivem byl benzín o oktanovém čísle 87.

Olejová soustava motoru obsahovala 41,6 litru oleje. Olejová nádrž byla uchycena před požární přepážkou. Chladič oleje byl umístěn vpravo nahoře za motorem v místě bočního vstupu vzduchu.

Motor byl vybaven hasicím přístrojem se 4,5 kg oxidu uhličitého v láhvi ve spodní části motorového prostoru.

Kryt motoru byl typu NACA s pilotem ovládanými klapkami pro regulaci průtoku chladicího vzduchu.

Celá pohonná jednotka s příslušenstvím včetně motorového lože tvořila blok, který se snímal z letounu jako celek po uvolnění 18 rychloupínacích spojů a 4 svorníků.

Palivová soustava obsahovala jedinou palivovou nádrž o objemu 492 l. Nádrž byla svařena z plechu z hliníkové slitiny, umístěna byla v trupu mezi kabinami pilota a pozorovatele. Byla vybavena ventily pro rychlé vyrovnávání tlaků při střemhlavém letu. Dodávka paliva byla plně zachována se zbytkem 115 l paliva při stoupání do 20 stupňů a letu střemhlav do 45 stupňů.

Podvozek byl zatahovací, ostruhového typu. Hlavní podvozek byl tvořen olejopneumatickými vzpěrami s letmo uchycenými koly. Rozchod kol činil 3,05 m, rozměry pneumatik 178 x 762 mm. Nohy byly uchyceny na nosníku křídla na čepu, který byl tak vyosen, že se při zasouvání podvozku nohy sklápěly dozadu do křídla a současně pootočily o 90 stupňů, aby kolo zapadlo do křídla naplocho. Zasouvání a vysouvání podvozku prováděl hydraulický mechanismus. V případě poruchy motorem hnaného čerpadla bylo v záloze ruční čerpadlo. Při úniku hydraulické kapaliny bylo možné vysunout podvozek pomocí kompenzační pružiny napružené při zasouvání, v tom případě musel být letoun zpomalen na 129 km/h. Každé kolo bylo vybaveno hydraulickou brzdou.

Ostruhové kolo se nezasouvalo. Bylo neseno hydropneumatickou vzpěrou, bylo otočné o 360 stupňů nebo mohlo být pilotem zamčeno v přímé poloze. Plná pryžová obruč měla rozměr 64 x 152 mm.

Pod zadní částí trupu byl umístěn sklopný přistávací hák.

VÝZBROJ

Pevný kulomet Colt MG–40 ráže 7,62 mm s 500 náboji byl uchycen v pravé polovině křídla tak, že střílel mimo okruh vrtule. Kulomet byl odpalován elektricky tlačítkem na řídicí páce.

Zaměřovač teleskopického typu procházel čelním štítkem.

Pohyblivý kulomet byl rovněž Colt MG–40 ráže 7,62 mm. Kulomet byl montován na polokruhovou lafetu spojenou se sedačkou pozorovatele. Výchylka kulometu byla možná asi 100 stupňů na každou stranu. Náboje byly uloženy

TECHNICKÉ ÚDAJE

Letoun byl pevnostně navržen pro maximální přípustnou rychlost střemhlavého letu 724 km/h, přípustné násobky zatížení se měnily od +9,6, −4,8 při hmotnosti 2722 kg po +7,7, −3,8 při 3402 kg.

	XSB2U–1	SB2U–1	SB2U–3	Chesapeake
Rozpětí [m]	12,80	12,80	12,80	12,77
Délka [m]	10,80	10,36	10,36	10,36
Výška [m]		2,98		4,34
Nosná plocha [m^2]	28,33	28,33	28,33	28,36
Prázdná hmotnost [kg]	1804	2121	2290	
Vzletová hmotnost– bombardovací [kg]	2657	3301	3970[1] 4696[2]	4428[7]
Vzletová hmotnost– průzkumný [kg]	2532	3037	4372	3687[8] 3156[9]
Max. rychlost– bomb.				
v 0 m [km/h]		347	330	319[7]
v 3350 m [km/h]	359	376	355	346[7]
Max. rychlost– průzk.				
v 0 m [km/h]		372	357	362[8] 365[9]
v 3350 m [km/h]	370	402	386	397[8] 402[9]
Cest. rychl. v 3350 m				
– bomb.[km/h]				291[7]
– průzk.[km/h]		354		346[8] 354[9]
Pád rychl.– bomb. [km/h]	106	115	120	
– průzk.[km/h]	103	107	117	
Čas výstupu do výšky				
– bomb.	1524m/3,7min.[4]			4570m/41min.[7]
– průzk.	1524m/3,4min.			4570m/18min.[8] 4570m/13,4min.[9]
Stoupací rychlost v 0 m				
– bomb. [m/s]		4,47	4,72[1] 1,73[2]	3,04[7]
– průzk.[m/s]		7,62	5,33	5,33[8] 6,96[9]
Operač. dostup– bomb. [m]	8080	6980	6583[4] 4694[2]	5000[7]
Operač. dostup– průzk.[m]	8440	8350	6700	6920[8] 8075[9]
Dolet – bomb. [km]	936[5]	1022[5]	853[4,5]	1882/291 km/h[7]
– průzk. [km]	1477[5]	2092[5] 1505/354km/h	1344[5,6] 4248[3]	2156/346 km/h[8] 1046/354 km/h[9]
Délka rozjezdu [m]		198		515[7] 335[8] 212[9]

1 454 kg bomb, 272 kg paliva
2 přetížení, 1254 kg paliva
3 max. množství paliva – 1254 kg
4 227 kg bomb, 272 kg paliva
5 při ekonomické cestovní rychlosti
6 354 kg paliva
7 maximum paliva ve vnitř. nádržích a 680 kg bomb
8 maximum paliva ve vnitř. nádržích
9 palivo pouze v hlav. nádrži, bez pancéřování

v krabicových zásobnících po 100 kusech, jeden zásobník se nosil nasazený na kulometu, dalších pět bylo k dispozici v kabině pozorovatele.

Pod trupem byl montován výklopný vidlicovitý závěs, který umožňoval střemhlavé bombardování bombou o hmotnosti 227 nebo 454 kg.

Místo bomby pod trupem mohly být pod každou polovinou křídla neseny dvě bomby po 53 kg nebo pět bomb až po 14 kg.

Na podkřídlovém i na trupovém bombovém závěsu mohl být upevněn vyvíječ dýmu s nádrží na 128,7 l kapaliny na vývoj umělého dýmu pro kladení dýmové clony.

Letoun mohl nést různé typy fotografických přístrojů pro svislé i šikmé snímkování.

Součástí výbavy byla i signální pistole s 12 náboji, které mohl pilot vystřelovat z pilotní kabiny šikmo vlevo dolů směřující trubicí.

Pro výcvik střelby mohl být pod centroplán instalován fotokulomet CG–16.

Autor výkresů v tomto čísle: Boris Gol

LITERATURA

Bowers P.M.: Bomb Ten, Scout Five, Spot One!, Wings, Vol. 18, No. 1, February 1988, str. 10–23, 39–51, 55

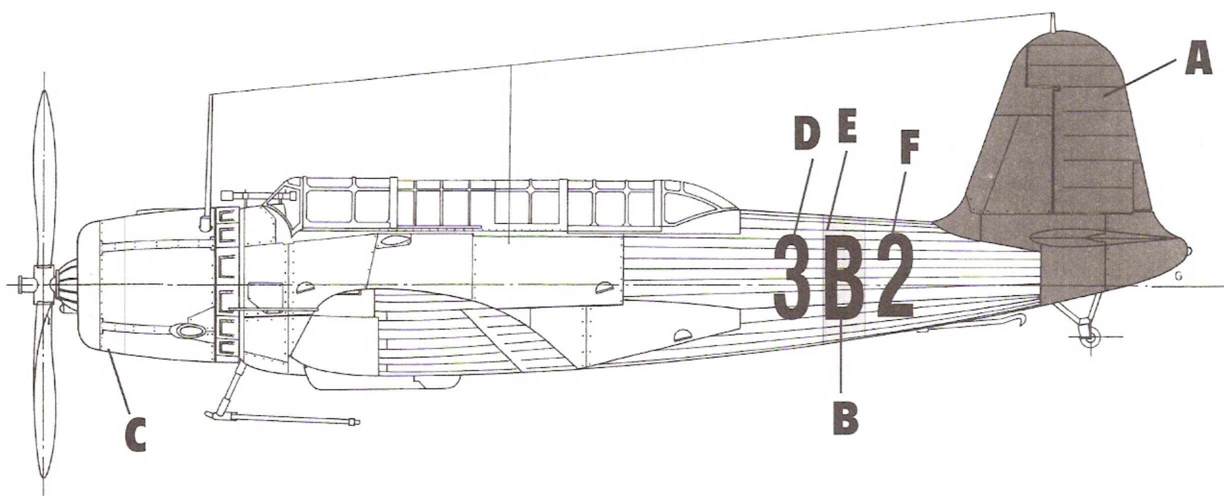
Brown E.: Wings of the Navy, Airlife Publishing, Shrewsbury 1987

Descriptive Specification Vought Model V–156, Chance Vought Aircraft Report No. 3850, December 1, 1937

Doll T.: SB2U Vindicator in action, Squadron/Signal Publications, Carrolton 1986

Jane's All the World Aircraft 1936, Sampson Low, London 1936

Smith: Dive bombers in action



A – barva lodě
- bílá – USS Saratoga
- žlutá – USS Lexington
- červená – USS Yorktown
- modrá – USS Enterprise
- zelená – USS Ranger
- černá – USS Wasp

B – barva sekce
1. sekce (č. 1 – č. 3) – červená
2. sekce (č. 4 – č. 6) – bílá
3. sekce (č. 7 – č. 9) – modrá
4. sekce (č. 10 – č. 12) – černá
5. sekce (č. 13 – č. 15) – zelená
6. sekce (č. 16 – č. 18) – žlutá

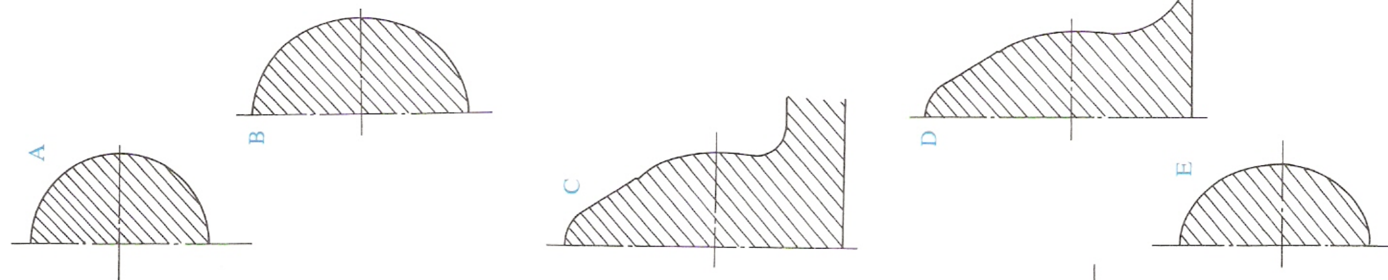
C – místo v sekci
- velitel sekce – celý pás v barvě sekce
- 2. stroj – horní polovina pásu v barvě sekce (dolní polovina nedobarvená, tj. stříbro)
- 3. stroj – spodní polovina v barvě sekce (horní část nedobarvená, tj, stříbrná)

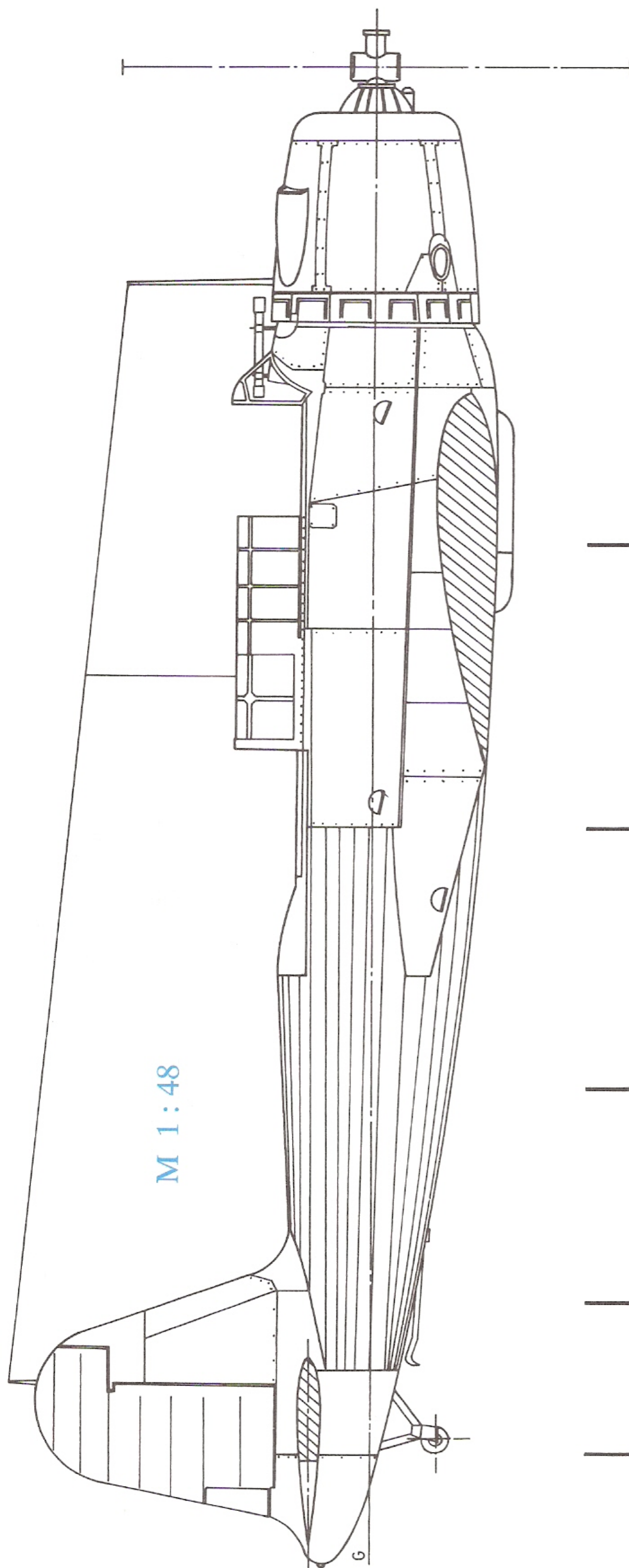
D – číslo perutě v barvě černé

E – písmeno perutě (+)
- bombardovací (VB) – B – v barvě bílé či černé podle podkladové barvy
- průzkumné (VS) S – v barvě bílé či černé podle podkladové barvy

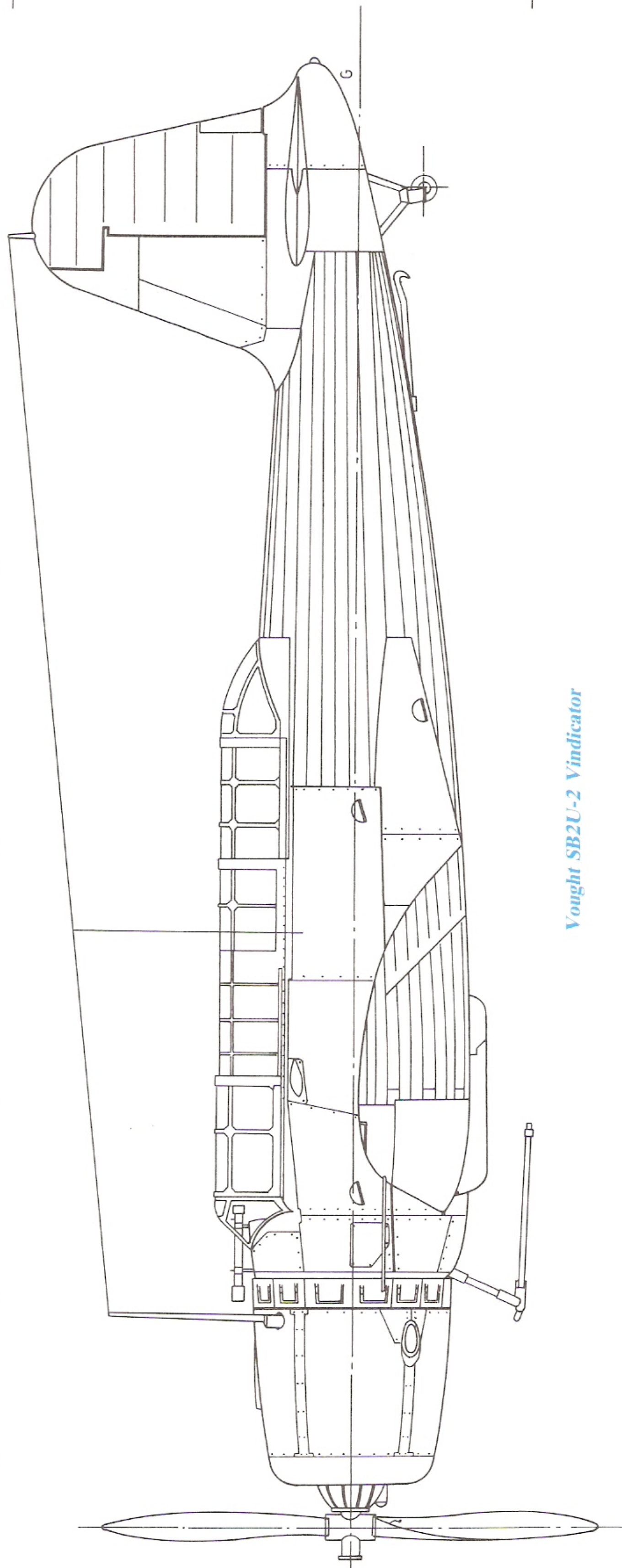
F – číslo letadla v peruti
- letadla jsou číslována od 1 do 18 (viz oddíl B – barva sekce) – v barvě černé

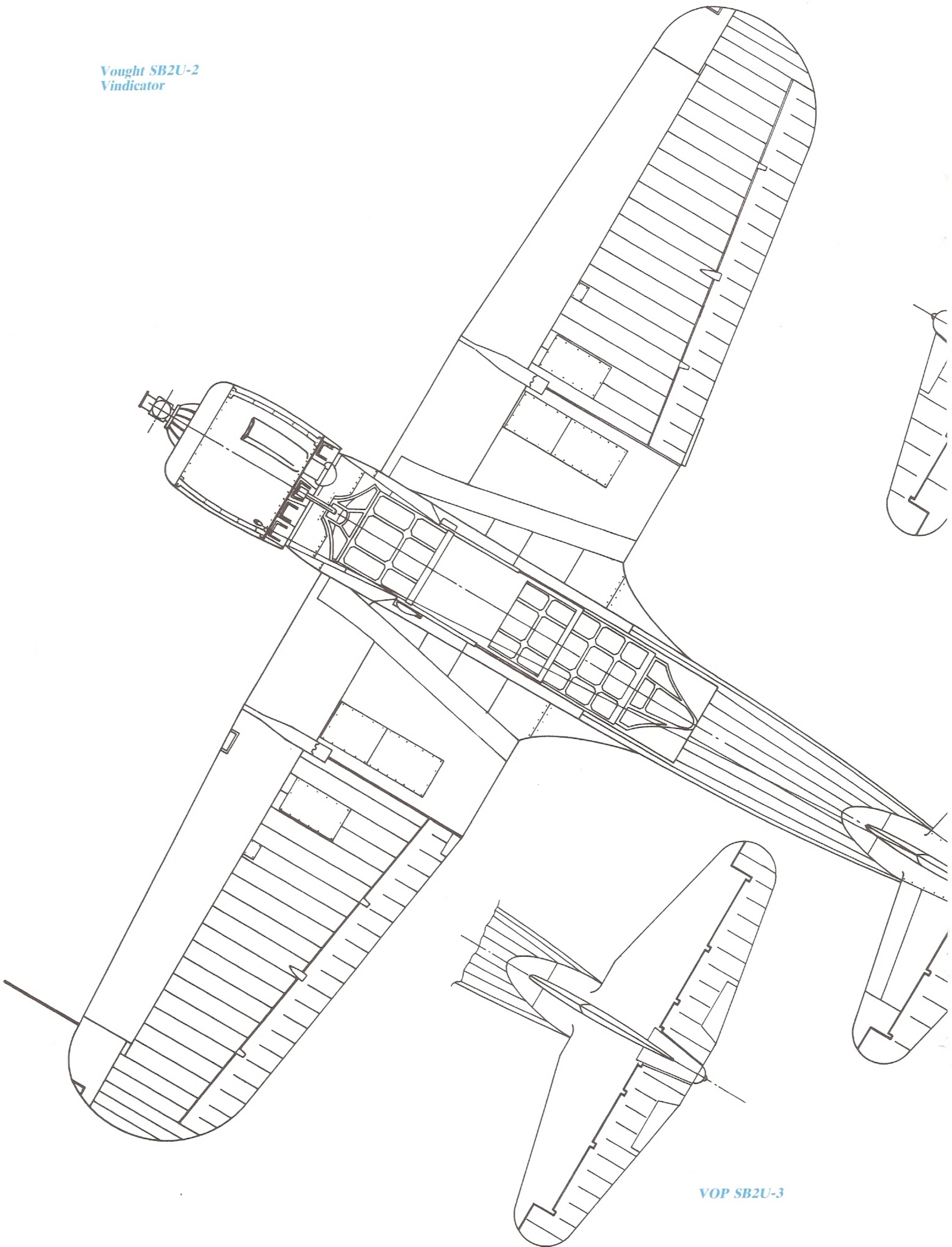
Takto zbarvené Vindicatory sloužily na těchto letadlových lodích: Lexington – VB–2; Saratoga – VB–3/VB–3 (ex. VB–4) a VT–3 (není potvrzeno, že Vindicatory této jednotky dostaly při poměrně krátkém použití odpovídající zbarvení); Ranger – VB–4 a VB–4 (ex. VB–3) a VS–41 a VS–42; Wasp – VB–7 a VS–71 a VS–72


A
B
C
D
E

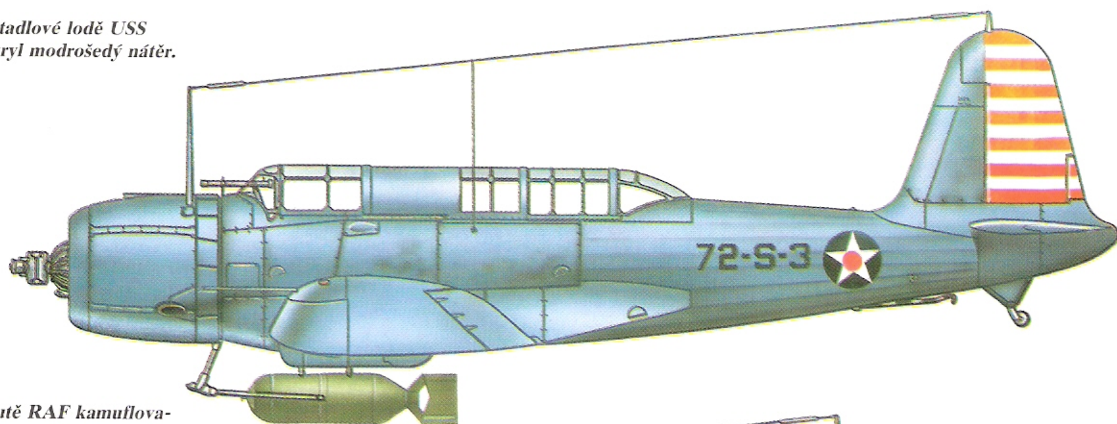

M 1 : 48
G


E
D
C
B
A

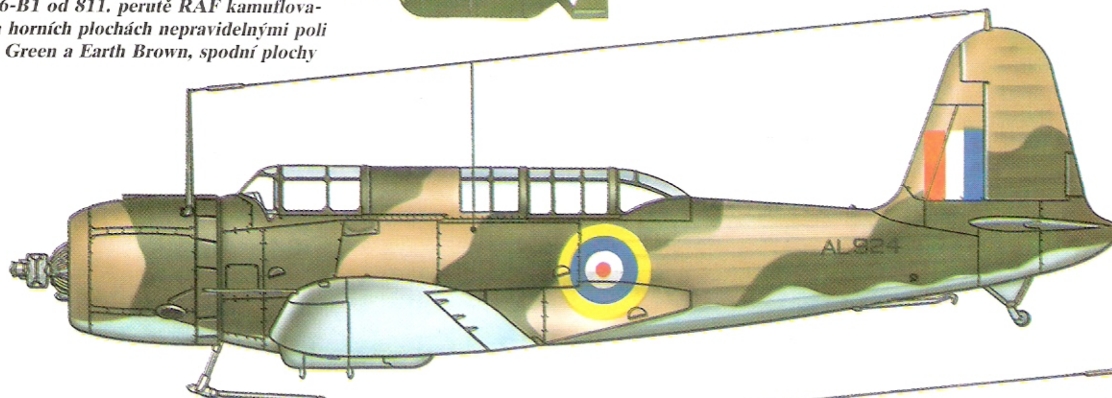

G
Vought SB2U-2 Vindicator


Vought SB2U-2
Vindicator
VOP SB2U-3

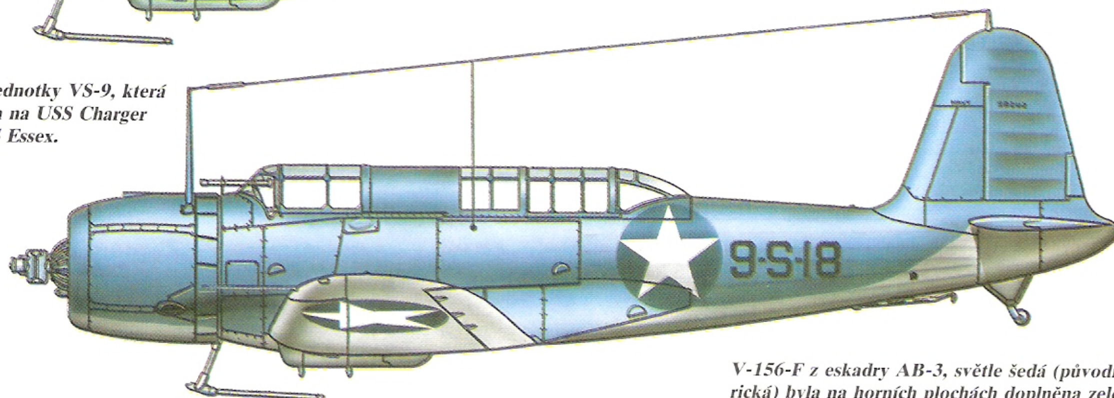
SB2U-2 od VS-72 z letadlové lodě USS Wasp. Vrchní plochy kryl modrošedý nátěr.



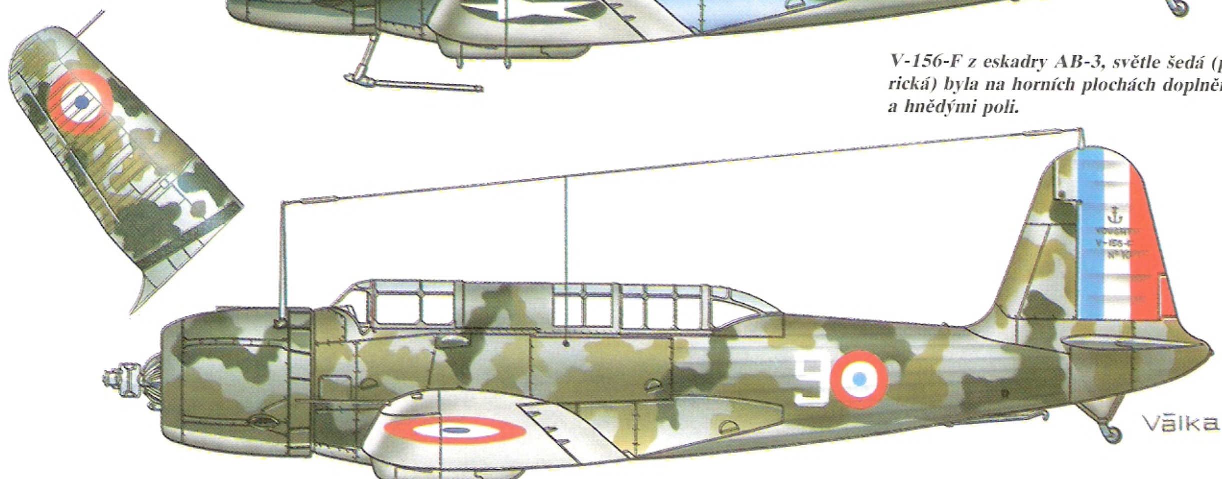
V-156-B1 od 811. perutě RAF kamuflovaný na horních plochách nepravidelnými poli Dark Green a Earth Brown, spodní plochy Sky.

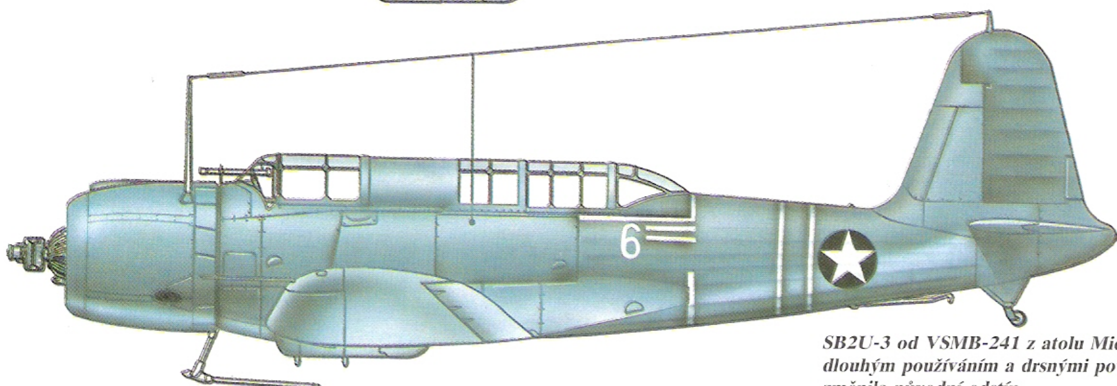


Modrošedý SB2U-2 z jednotky VS-9, která na těchto strojích cvičila na USS Charger před příchodem na USS Essex.



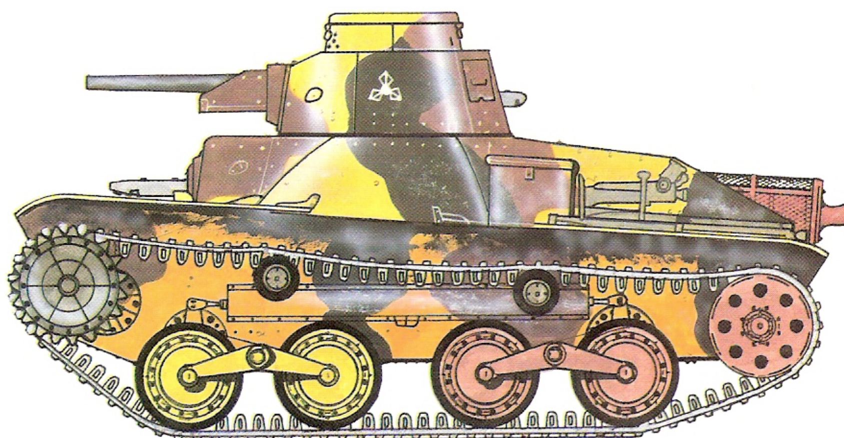
V-156-F z eskadry AB-3, světle šedá (původní americká) byla na horních plochách doplněna zelenými a hnědými poli.

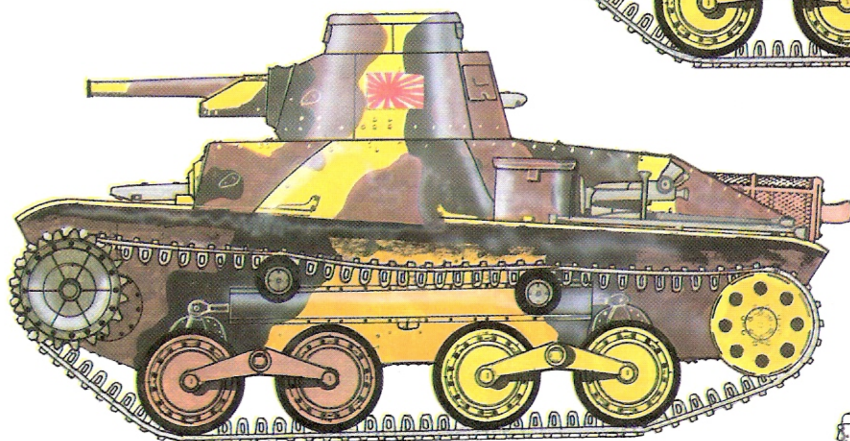




SB2U-3 od VSMB-241 z atolu Midway. Šedomodrá barva dlouhým používáním a drsnými povětrnostními vlivy značně změnila původní odstín.

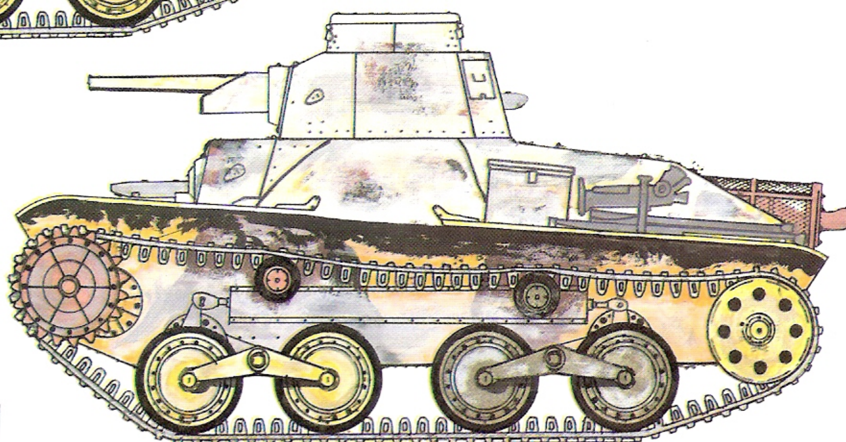
Ha-GO 14. armádní divize, které zničili Američané na ostrově Peuelieu.



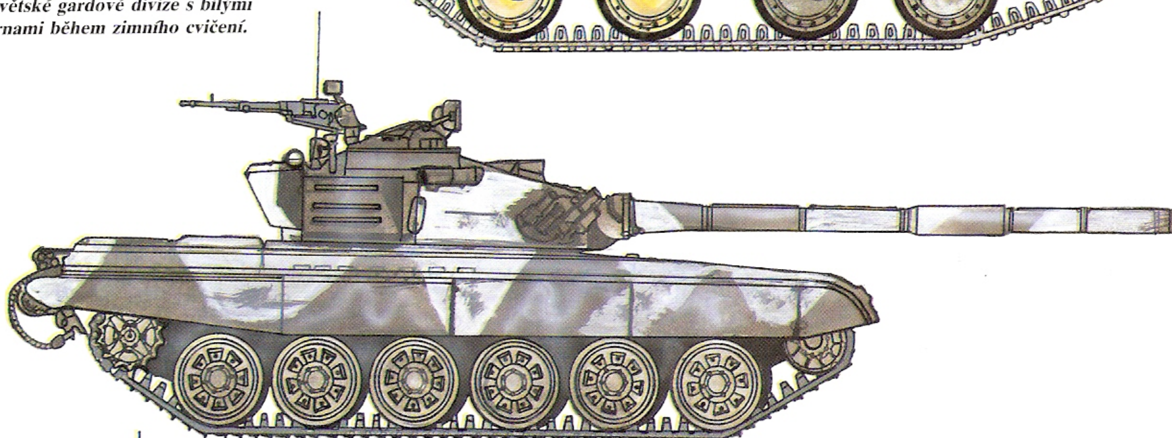


Tanky typu 95 používala i námořní pěchota, jejíž stroje lze odlišit podle vlajky na věži. Tento stroj jsme zobrazili ve standardní armádní kamufláži, což je poněkud spekulativní dohad, existuje totiž možnost, že námořnictvo aplikovalo mírně odlišné odstíny. Tento stroj patřil 4. praporu 9. pluku, americký Sherman jej zlikvidoval roku 1944 na Saipanu.

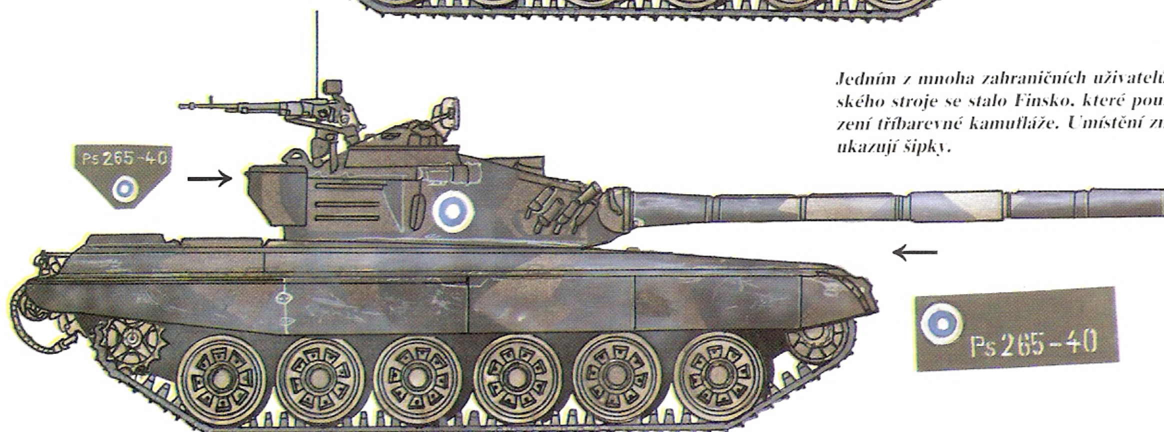
V oblastech, kde docházelo k zasněžení krajiny, aplikovali japonští tankisté zatření kamuflážních barev vápnem.



T-72 M1 sovětské gardové divize s bílými krycími skvrnami během zimního cvičení.



Jedním z mnoha zahraničních uživatelů tohoto sovětského stroje se stalo Finsko, které používalo zobrazení tříbarevné kamufláže. Umístění znaků a čísel ukazují šipky.



ARLON



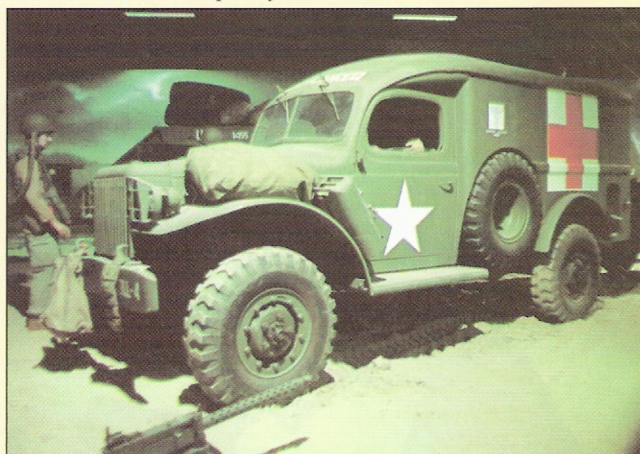
Churchill Mk. IV před muzeem.



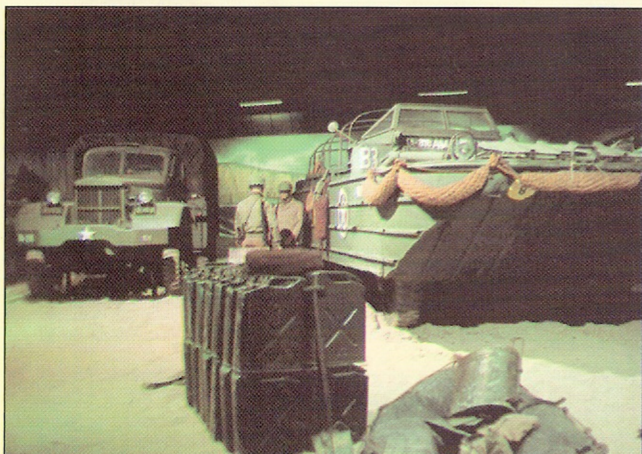
Sd 250/8 s postavou maršala Rommela a dvěma italskými důstojníky, Fiat 1500 — v Kasserinském průsmyku.



Zásobovací obrněný tahač Loraine 372 používaný Němci v severní Africe.



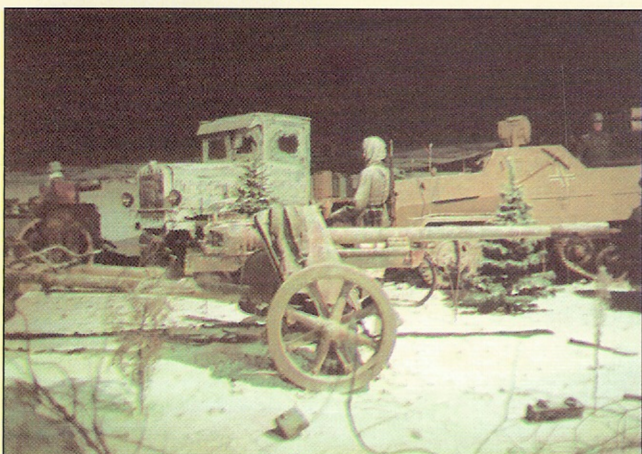
Dodge 3/4t amb.



Vyloďovací pláž v Normandii, vpravo GMC 2,5t přestavěný na obojživelník, vlevo tahač Diamond T 968 A.



SdKfz. 2/1 Kettekrad, před ním Marder III. M, v pozadí 150 mm Nebelwerfer na pancéřovaném SdKfz. 4/1 Maultier.



PaK 38, vpravo SdKfz. 4/1, v pozadí Daimler Benz 5t.



Ústup německé armády v Ardénach, v pozadí Phaenomen 25H amb.

Jedním z příkladů použití nových slovenských výsostných znaků v praxi je zde zobrazený Su-25K ev. č. 8074.



Foto: M. Salajka



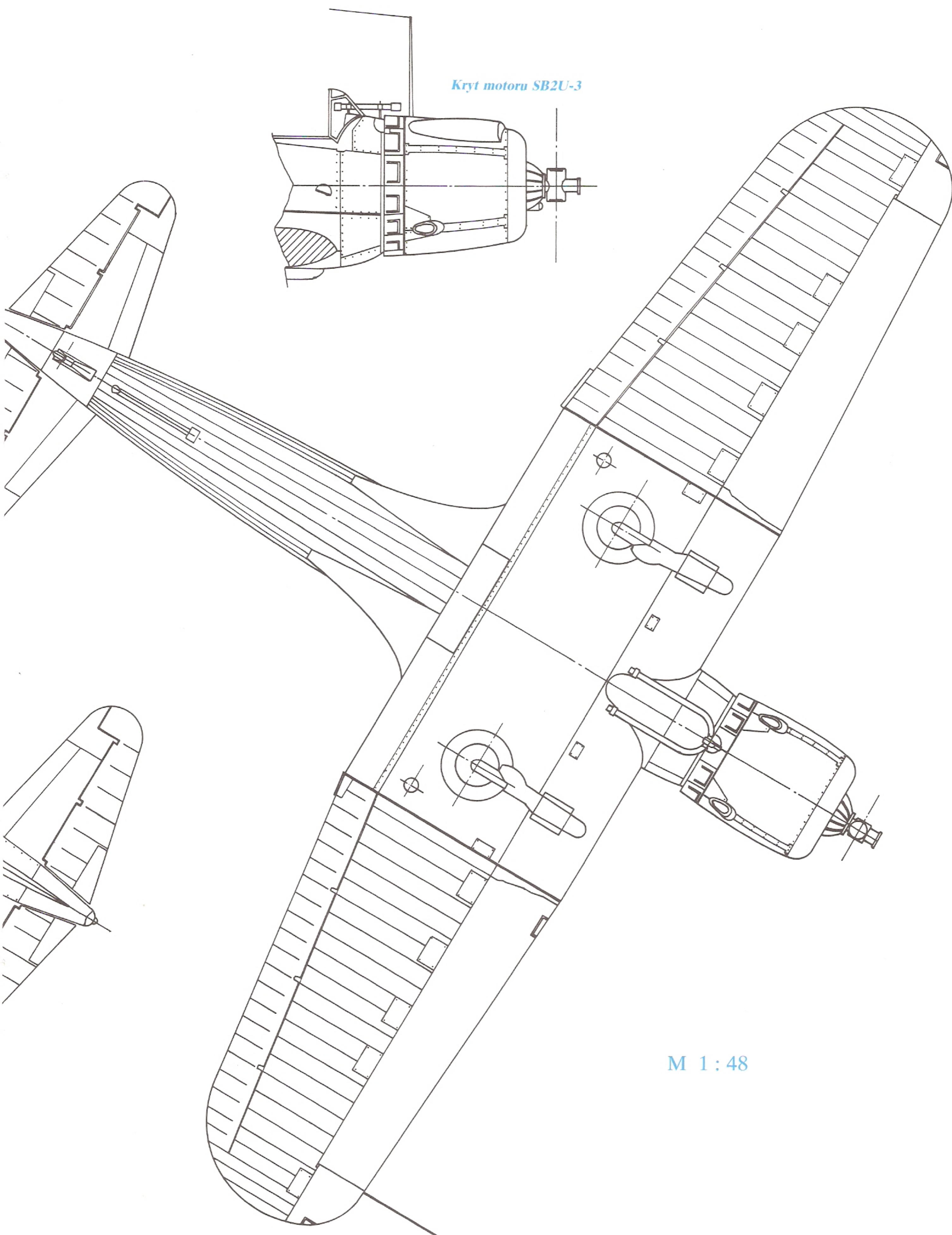


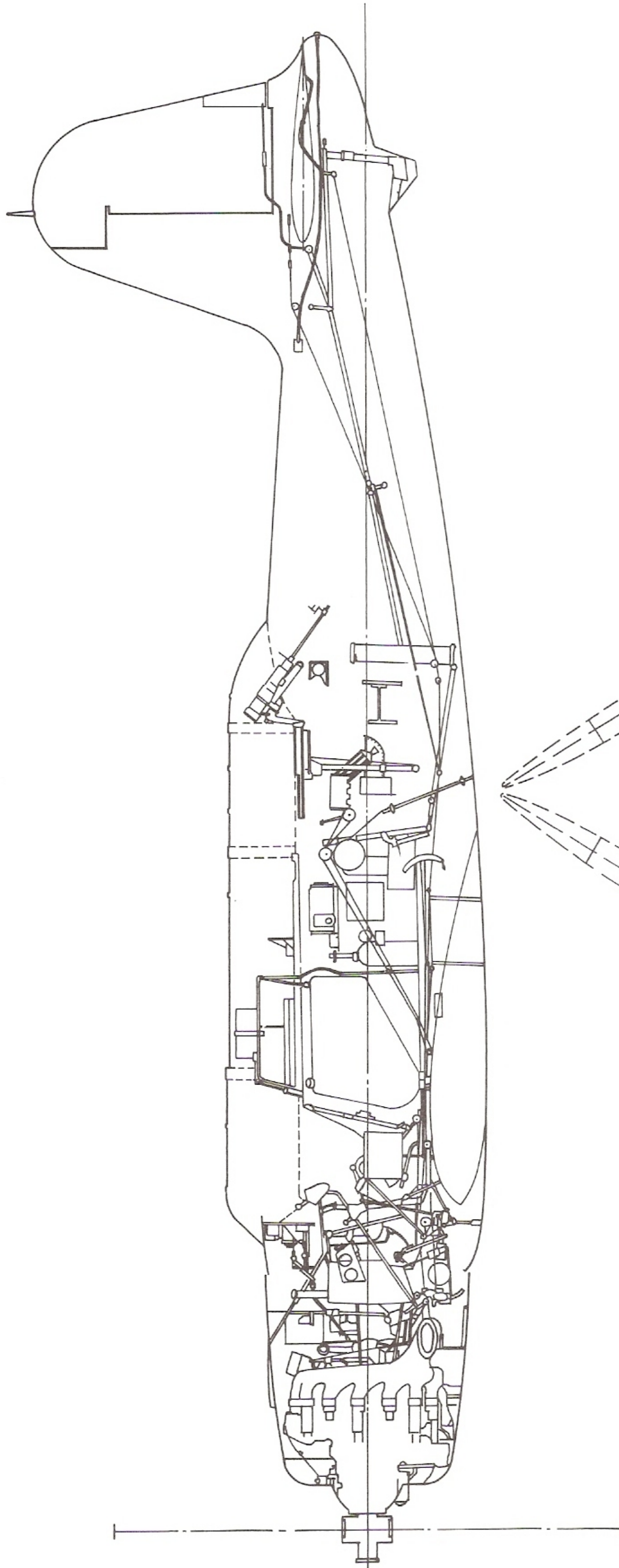


Foto: D. Petz

Foto: M. Salajka




Kryt motoru SB2U-3
M 1 : 48



Vought SB2U-2 Vindicator

M 1 : 48



Čs. letci na stáži u 96. bombardovací skupiny 8. USAAF před strojem B–17 Flying Fortress. Zleva F/Lt. J. Liška, F/Lt. B. Tobyška, F/Sgt M. J. Patzelt, P/O A. Volek a F/Sgt E. H. E. Urban. Letiště Snetterton Heath, srpen 1943.

Czech airmen visiting 96th BG, 8th Air Force, in front of B–17. Snetterton Heath Air Base, August 1943.

Nejen u třistajedenáctky

Jiří Rajlich, JUDr. Jiří Sehnal

311. čs. peruť je bezesporu nejvýznamnější jednotkou RAF, u níž bojovali čs. bombardovací letci (viz článek „311th Czechoslovak Bomber Squadron". V HPM č. 8/93). Nebyla však rozhodně jedinou, u níž působili. Tento fakt je poněkud méně znám, a proto jsme se rozhodli seznámit naše čtenáře i s dalšími bombardovacími a pobřežními jednotkami[x], v jejichž řadách působili čs. letci, kteří tak dosud zůstávají poněkud ve stínu slavné „třistajedenáctky". Po přečtení následujících řádek čtenář jistě uzná, že to byla činnost významná, zajímavá a typově pestrá. Doufáme, že tato stať spolu s barevnými bokorysy a fotodokumentací pomůže čtenářům rozšířit si obzory o poznání, že za 2. světové války nebylo takřka žádné letecké oblasti, kam by nezasáhla činnost čs. letců. Současně věříme, že seznámení s bohatou typovou mozaikou letounů – tedy nejen s obligátními Wellingtony a Liberatory, nýbrž i se Stirlingy, Mosquity, Lancastery, Mitchelly, Stranraery či Catalinami a Halifaxy – bude pro nejednoho modeláře impulsem k tomu, aby svou sbírku obohatil i o kit letounu, jehož typ či verze není z hlediska čs, letectva právě běžná.

Budeme–li sledovat chronologickou linii, musíme začít jednotkami Bomber Command, konkrétně 214. perutí „Federal Malay States" (kódová písmena UX, později BU). U této jednotky sloužili čtyři čs. bombardovací piloti: P/O Alois Tolar, P/O Oldřich Hořejší, P/O Stanislav Zienert a Sgt Jarolav Rolenc. První z nich k jednotce přišli již 6. 1. 1941. Peruť byla tehdy dislokována ve Stradishallu (hr. Suffolk) a spadala do podřízenosti 3. skupiny Bomber Command, v jejímž svazku podnikala noční nálety na Německo a okupovaná území. Ve své výzbroji měla dvoumotorové stroje Vickers Wellington Mk.I, IA a IC. Nejsou však známy záznamy, že by se zmínění Češi s jednotkou těchto bojových akcí zúčastnili, zřejmě šlo v jejich případě o pouhé zaškolení na Wellingtony. Svědčí o tom i fakt, že odešli (poslední z nich 27. 6. 1941) k 311. peruti, kde dokončili operační výcvik. Z tohoto důvodu můžeme považovat jejich činnost u 214. perutě za epizodní.

Další jednotka je pro našeho čtenáře jistě zajímavější. Šlo totiž o 7. peruť (kódy MG), u níž od 31. 8. do 3. 11. 1941 sloužil bývalý velmi úspěšný a zkušený pilot 311. perutě, P/O Václav Korda, DFC. Jednotka zformovaná v Leemingu dne 1. 8. 1940 byla totiž vůbec prvním útvarem RAF vyzbrojeným čtyřmotorovými bombardovacími stroji Short Stirling Mk.I, s nimiž zahájila noční bombardovací akce v rámci 3. skupiny Bomber Command v noci 10. 2. 1941. To již sídlila na základně Oakington (hr. Cambridgeshire), kam se přesunula 29. 10. 1940 a kde setrvala až do konce války. V. Korda u jednotky působil jako instruktor na Stirlingách a po skončení svého poslání odešel k Ferry Command, aby přelétával letouny z Ameriky do Velké Británie.

Mimořádně krátké, nicméně tragické, bylo období služby pilota W/O Oldřicha Jambora u 75. perutě „New Zealand" (kódy AA). Po odlétání operačního turnusu u 311. perutě byl v rámci odpočinku přidělen k navigátorské škole 10. AOS v Dumfries. V noci 30./ 31. 5. 1942 spustilo Bomber Command svou první „tisícovku", tedy noční nálet za použití více než jednoho tisíce letounů. Cílem byl Kolín n. R. (operace „Millenium"). Protože však BC samo v té době ani nedisponovalo tolika stroji, musely vypomoci i četné stroje a osádky od cvičných jednotek. Ve svazku 75. peruti, operující u 3. skupiny BC ze základny Mildenhall (hr. Suffolk) tak vzlétl i původně cvičný Wellington Mk.IC N2894 („7"), který dala k dispozici Ústřední střelecká škola (CGS). Ani jeho osádka nenáležela do stavu zmíněné jednotky, tvořil ji narychlo zorganizovaný tým letců od 3. AFU, 56. OTU a 10. AOS. Kapitánem stroje byl P/O D. M. Johnson, druhým pilotem byl právě W/O O. Jambor, navigátorem F/Lt H. A. C.Batten, radistou F/Sgt J. M. McLean a střelcem F/Sgt G. J. Waddington. Tento stroj se smíšenou osádkou se však z operace „Millenium" nevrátil. Při zpátečním letu byl totiž napaden a sestřelen noční stíhačkou Messerschmidt Bf 110C, kterou pilotoval Oblt. Helmut Woltersdorf (dosáhl celkem 19 sestřelů) od útvaru III./NJG 1. Wellington se v plamenech zřítil v Hessen–Allee u Klarenbeeku nedaleko Apeldoornu v Nizozemí. Stalo se tak v 02.25 h německého času. Osádka včetně Jambora přitom zahynula a jediný se zachránil Waddington, jenž upadl do zajetí.

Úspěšnější a nepoměrně delší činnost v rámci britských jednotek naopak vykázal jiný čs. letec, navigátor F/Lt Jan R. Alexander, DFC, DFM. Vzdor „nečeskému" příjmení je totiž v britských záznamech veden jako „Czechoslovak subject", což je i důvodem, proč se jím zabýváme – ostatně narodil se v Teplicích.

Dne 1. 5. 1943 byl – ještě jako sergeant – přidělen k 83. peruti (kódy OL), sídlící tehdy na základně Wyton (hr. Huntingdownshire). Jednotka měla ve výzbroji čtyřmotorová Avra Lancaster Mk.I a III a operovala s nimi v rámci 8. (Pathfinder) skupiny BC jako peruť určená pro značkování cílů pro hlavní bombardovací svazy. První bojovou akci na Lancasteru absolvoval Alexander již v noci 4./ 5. 5. 1943, kdy se cílem mohutného svazu stal Dortmund. Stal se tak prvním čs. letcem operujícím na tomto typu letounu, nikoli však posledním. Již 7. 7. 1943 J. R. Alexander však přešel ke 139. peruti „Jamai-

ca" (XD), která se tři dny předtím přesunula právě do Wytonu. Tato peruť v té době disponovala výzbrojí sestávající z dvoumotorových strojů De Havilland Mosquito B. Mk.IV, v září 1943 tuto výzbroj doplnila ještě Mosquita B. Mk.IX a v listopadu téhož roku ještě Mosquita B. Mk.20. V rámci svého přesunu do Wytonu byla i ona podřízena tzv. Pathfinder Force (8. skupina BC) a cíle pro hlavní svazy značkovala až do konce války. Až do 27. 1. 1944, kdy F/Sgt J. R. Alexander skončil operační turnus a byl vyznamenán DFM, vykonal tento navigátor celkem 36 nočních náletů, z toho 25 jako „značkař". Převážně šlo o akce proti těžce bráněným cílům, přičemž projevil velkou statečnost a duchapřítomnost, jenž byla předpokladem k úspěchu. Dnem 1. 2. 1944 F/Sgt Alexander jednotku opustil, odešel na odpočinek a později sloužil ve svazku taktického letectva (2nd TAF) na evropském kontinentě, kde za další bojové výkony obdržel vyznamenání DFC a dosáhl hodnosti Flight Lieutenanta. Bohužel, dosud se nepodařilo získat nějaké bližší informace o tomto jeho druhém operačním turnuse.

Od října 1943 působil u 101. perutě (kódy SR) čs. letec, P/O Jiří Otto Fischl. Tato jednotka, náležející pod 1. skupinu BC, operovala od 15. 6. 1943 až do uzavření příměří ze základny Ludford Magna (hr. Lincolnshire), a to na strojích Lancaster Mk.I a III, které obdržela do výzbroje v říjnu 1942. Šlo o velmi zajímavou jednotku, pověřenou speciálními úkoly. Kromě běžného pumového nákladu totiž Lancastery 101. perutě nesly také přístroj ABC (Airborne Cigar), což byla rušící aparatura proti německým palubním radiostanicím FuG 16. Obsluha přístroje ABC za letu hledala v pásmech, na nichž vysílaly FuGy 16. Po zachycení signálu operátor buď pokyny německých dispečerů „vymazal", rušil, nebo dával falešné rozkazy, aby dezorientoval německé noční stíhačky. Operátoři ABC byli vybíráni z letců mluvících dobře německy, mezi něž patřil i J. O. Fischl, tehdy ještě Sergeant. Ke své první akci startoval se 101. perutí v noci 18. 10. 1943 v 17.05 h, a to na Lancasteru Mk.III DV268 (SR–O) s osádkou, kterou tvořili kromě něj W/O P. A. F. Johnson, Sgt A. Aked, P/O R. Scholes, Sgt T. W. Simpsom, Sgt J. Renwick, Sgt N. C. Napier a F/Sgt Bull. Cílem byl Hannover, na nějž stroj shodil svůj pumový náklad ve 20.18 h z výšky 7000 m a pak se ve 22.45 h vrátil v pořádku na základnu. U 101. perutě provedl Fischl celkem 13 akcí, a to v osádkách W/O P. A. F. Johnsona, Sgt J. F. Dodgera, F/Sgt W. L. Evanse, P/O N. A. Marshe, P/O D. W. McConella, F/Sgt J. Murphyho a F/Sgt L. Kidda. Kromě již zmíněného Hannoveru byly jeho cílem také Lipsko (2x), Kassell, Düsseldorf, Modane, Stuttgart, Berlín (4x), Brunswick a Magdeburk. Ze 14. akce, v noci 15. 2. 1944, kdy se cílem stal opět Berlín, se však Fischlův Lancaster Mk.III DV236 (SR–G) nevrátil. Jeho osádku tvořili P/O D. W. McConell, Sgt G. Thompson, Sgt D. Hall, F/Sgt P. R. Clarke, F/Sgt H. W. Hall, Sgt L. Young a W/O R. N. Brown. Není přesněji známo, co se stalo příčinou ztráty tohoto stroje, nicméně později přišla do Anglie zpráva, že Fischl upadl do německého zajetí.

V období let 1944 – 1945 se u britských bombardovacích jednotek vystřídalo hned několik dalších čs. letců. V první řadě jmenujme palubního střelce F/O Jindřicha Otto Zieglera (užívající poangličtěné krycí jméno Henry Osbert Zetland), který od počátku roku 1944 sloužil u 104. perutě (kódy EP) ve Středomoří. Jednotka byla dislokována v jižní Itálii, na základně Foggia Main, kam se přesunula 30. 12. 1943 z letiště Cerignola. V její výzbroji byly Wellingtony Mk.X, létající do akcí zpravidla v osádkách zredukovaných z původních šesti na pět mužů. Peruť byla podřízena 236. bombardovacímu wingu 205. bombardovací skupiny RAF, operující v rámci spojeneckého strategického letectva ve Středomoří. V rámci tohoto uskupení podnikala 104. peruť noční bombardovací akce proti cílům v severní Itálii a na Balkáně, ale i v protektorátě (vzpomeňme zde alespoň známý noční nálet na Pardubice v noci 21./22. 7. 1944, provedený Wellingtony Mk.X právě od 205. skupiny). Na svou první akci Ziegler, který předtím působil jako tlumočník u čs. letectva v Anglii, letěl 31. 1. 1944, kdy na Wellingtonu Mk.X LN665 (EP–J) startoval v 17.40 h k bombardování olejových rafinerií v Terstu. Osádku tvořili F/Lt E. R. McDowall, DFC, Sgt G. T. Kitson, F/Sgt H. Cambell, F/Sgt T. R. Millar a zmíněný F/O J. O. Ziegler. Po úspěšně provedeném náletu se stroj v pořádku vrátil ve 22.50 h do Foggia Main. Cílem 11 dalších jeho akcí byly hlavně severoitalské přístavy; létal nad ně v osádkách velitele perutě W/Cdr H. E. Turnera, DFC a F/O R. Averyho. V osádce druhého ze jmenovaných J. O. Ziegler zahynul. Přihodilo se to v noci 4. 5. 1944. Wellington Mk.X JA512 (EP–E) vzlétlo ve 21.51 h k bombardovacímu náletu na Budapešť. Osádku – tentokrát šestičlennou – tvořili F/O R. Avery, F/O R. Shaw, Sgt W. A. Jones, Sgt A. Northrop, F/O J. O. Ziegler a Sgt F. S. Freeman. Letoun cestou padl za oběť německé stíhačce Bf 110G pilotované Uffz. Herbertem Nahlikem od útvaru I./NJG 6 operujícího z maďarské základny Szombathely. Nahlik sestřelil Wellington v 01.01 h německého času západně od Budapešti a celá osádka zahynula.

Dne 6. 3. 1944 nastoupil službu u 21. peruti (kódy YH) na základnu Hunsdon (hr. Hertfordshire) ve funkci velitele letky bývalý velmi úspěšný pilot 311. perutě S/Ldr Josef Stránský, DFC. Dne 18. 3. téhož roku přijel k téže jednotce i jeho budoucí navigátor F/O František Bouda, taktéž bývalý příslušník „třistajedenáctky". 21. peruť byla tehdy součástí elitního 140. bombardovacího wingu, podřízeného 2. skupině 2nd TAF a její výzbroj tvořila Mosquita FB. Mk.VI. Wing se specializoval především na precizní denní nálety. Vzpomeňme zde například slavnou operaci „Jericho", provedenou dne 18. 2. 1944, kdy pumy Mosquit 140. wingu, vedeného slavným G/Cpt P. C. Pickardem, DSO, DFC (mimochodem také bývalého příslušníka 311. perutě), rozbořily zdi věznice v Amiensu a umožnily tak útěk stovkám vězňů). Wing však podnikal i noční akce. Jednotka nejprve vzlétala z Hunsdonu a pak z Gravesendu (hr. Kent), kam se přesunula 17. 4. 1944. Odtud také osádka Stránský – Bouda zahájila vlastní operační činnost u 21. perutě. Stalo se tak v noci 26. 4. 1944, kdy ve 23.00 h vzlétla



Stranraer Mk. I od 240. perutě Coastal Command. U této jednotky sloužil roku 1941 český navigátor F/O V. V. Havlíček.
Stranraer Mk. I of 240th Sq., Coastal Command. Czech navigator F/O V. V. Havlicek served with this unit in 1941.

spolu s dalšími pěti stroji perutě na Mosquitu FB. Mk.VI LR371 k útoku na letiště Brusel – Évere. Jednotka se z akce vrátila beze ztrát a Stránský dosedl v pořádku v 02.50 h v Gravesendu. Cíle jeho dalších akcí byly rozmanité, ať už šlo o noční útoky na letiště (St. Dizier, St. Trond a Plantlunne), nebo denní akce proti železničním uzlům (Abancourt a Serqueux) – vše jako součást předinvazní aktivity spojeneckého letectva. V noci 5./6. 6. 1944, v předvečer operace „Overlord", tedy vlastní invaze, vzlétlo Mosquito FB. Mk.VI LR382 osádky Stránský – Bouda již v 01.00 h a bombardovalo jednu ze silničních křižovatek v Normandii. Stroj se šťastně vrátil v 03.35 h. I v dalších dnech po spojeneckém vylodění se česká osádka aktivně zapojila do nočních útoků proti komunikacím a mostům, kudy se přepravovaly na bojiště německé posily. Od 18. 6. 1944 pak jednotka operovala ze své základny Thorney Island (hr. Sussex). Z tohoto letiště osádka vzlétla ke své 11. akci, v noci 20. 6. 1944 v 01.00 h naposledy. Její Mosquito FB. Mk.VI sériového čísla NS938 (někdy udáváno také NT182) se nevrátilo a jeho trosky s mrtvou osádkou byly později identifikovány poblíž St. Valery v Normandii. Mělo se za to, že stroj byl zasažen vlastními pumami shozenými z příliš malé výšky...

Ani poté však nebyly bombardovací jednotky 2nd TAF ochuzeny o čs. účast. Postaral se o to čs. palubní střelec F/O Zdeněk Kokeš, rovněž bývalý příslušník 311. perutě, který v rámci svého nového zařazení bojoval na Mitchellech, a to dokonce v rámci dvou jednotek. První z nich byla 226. peruť (kódy MQ), k níž byl přesunut v květnu 1944. Vyzbrojená Mitchelly Mk.II operovala ze základny Hartfordbridge ve svazku 137. bombardovacího wingu 2. skupiny 2nd TAF. Kokeš však v rámci jednotky provedl pouhé čtyři operační lety, načež ještě v květnu 1944 přešel k 98. peruti „Derby" (kódy VO), která byla vůbec jednou z prvních dvou jednotek RAF přezbrojenou na Mitchelly Mk.II (v září 1942). V době Kokešova příchodu měla základnu v Dunsfoldu (hr. Surrey) a spadala pod 139. bombardovací wing 2. skupiny 2nd TAF. Úkoly měla obdobné jako předtím zmíněná jednotka – v drtivé většině šlo o bombardovací akce související s bezprostřední přípravou invaze. Šlo o útoky na komunikace, železniční uzly, letiště, odpalovací rampy střel V–1 apod. První akci u nové jednotky (tedy na Mitchellech již svou pátou) provedl Kokeš s osádkou velitele peruti W/Cdr G. J. C. Paula, kterou tvořili P/O I. M. Williams, Sgt T. Harris, P/O Z. Kokeš a Sgt T. P. Turner. Osádka zůstala relativně stabilní po celou dobu Kokešova



Zbrojíři přivážejí pumy k Lancasteru MkI L7540 (OL – U) od 83. perutě, u níž bojoval český navigátor F/Sgt Jan Robert Alexander (narozen 6. 6. 1922 v Teplicích). Za pozornost stojí dosud prosvítající kódová písmena KM po předchozím uživateli stroje, 44. peruti. Na originálním snímku jsou patrné darovací nápisy křídou na pumách: „ONE FROM LONDON" a „TO ADOLF WITH LOVE".

A Lancaster of No. 83. Sqn. undergoing final cheks before receiving its load. This aircraft was formerly with No. 44 Sqn. whose codes KM can be seen under the freshly painted OL codes No. 83. The ground crew are adding their own chalk slogans to waiting bombs, the one in the foreground being marked „ONE FROM LONDON", and the one on the left „TO ADOLF WITH LOVE".

pobytu u 98. perutě. Akci, jejímž cílem bylo muniční skladiště jihozápadně od Calais, absolvoval na Mitchellu Mk.II FW189 (VO–A), což byl vůbec nejčastěji Kokešem u jednotky užívaný stroj. Z akce se stroj vrátil v pořádku na základnu. Hlavní operační aktivita čekala peruť po zahájení invaze 6. 6. 1944. Již v noci před operací „Overlord" bombardoval Paulův Mitchell Mk.II FW201 (VO–C) s Kokešem na palubě cíle u Caen. Po vylodění se terči denních i nočních akcí jednotky staly hlavně taktické cíle na kontinentě, napadané v součinnosti s akcemi pozemních vojsk. Byly to např. kolony nepřátelského vojska a tanků, německé opěrné body, komunikační uzly, ale především muniční a palivové sklady a rampy V–1 ve Francii. Svou bojovou činnost na Mitchellech Kokeš ukončil akcí ze 17. 8. 1944 na stroji FW189 (VO–A), s nímž v osádce W/Cdr Paula bombardoval cíle jihozápadně od Trouville. Byla to jeho 37. akce v rámci 98. perutě a celkem 41. akce na Mitchellech. Dnem 1. 10. 1944 byl pak přeložen k Czechoslovak Air Force Transport Poolu.

I v pozdějších obdobích však britské bombardovací perutě od čs. letců neosiřely. Důkazem toho je mj. F/Lt Bohuslav Eichler, bývalý pilot 311. perutě, jenž po přeškolení na Mosquita u 1655. MTU nastoupil 11. 11. 1994 službu u 142. perutě (kódy 4H). Tato jednotka byla zformována nedávno předtím, 25. 10. 1944, a to na základně Gransden Lodge (hr. Huntingdonshire). Do její výzbroje přišla dvoumotorová Mosquita B. Mk.25 kanadské produkce. Jednotka podřízená 8. (Pathfinder) skupině Bomber Command jako součást tzv. Light Night Striking Force byla velmi aktivní během nočních akcí nad Německem. K první operaci na Mosquitu vzlétl Eichler již 18. 11. 1944 v 17.21 h, kdy se cílem jeho stroje KB444 (4H–B) stal Essen. Jako jeho navigátor s ním letěl Sgt E. Logie, který pak s Eichlerem létal i na všechny následující operace. První akce však skončila neúspěchem, neboť se pro poruchu na přístrojích musel předčasně, v 19.25 h, vrátit zpět. Ani druhá akce z noci 20. 11. 1944, jejímž cílem byl tentokráte Hannover, nedopadla lépe. Osádka Eichler – Logie na ni startovala ve 21.44 h na stroji KB440 (4H–M), ale asi deset minut před cílem letounu vysadil levý motor. Eichler nouzově odhodil pumový náklad a vracel se zpět, zatímco mu defektní motor začal hořet. Ve 23.52 h pak nouzově přistával na letišti Woodbridge, kde však havaroval. Osádka naštěstí vyvázla bez újmy. V rámci 142. perutě provedl F/Lt B. Eichler celkem 13 nočních akcí, a to proti cílům v Essenu, Hannoveru (2x), Berlínu (4x), Karlsruhe, Hagenu, Kolínu n. R., Hamburku a Osnabrücku. Osudnou se osádce stala 13. akce, v noci 5. 1. 1945, jejímž cílem byl Berlín. Ke startu Mosquita B. Mk.25 KB397 (4H–P) došlo v 17.02 h. Stroj úspěšně odbombardoval a vracel se zpět. Jen necelých pět kilometrů před domácí základnou mu však došlo palivo a pilot se pokoušel o nouzové přistání, které se však nezdařilo. Oba letci nalezli v troskách svého „dřevěného zázraku" smrt. Stalo se tak ve 22.30 h v Hatley Parku u Gamlingaye v hrabství Cambridgeshire.

V té době sloužil v řadách Bomber Command i další bývalý příslušník 311. perutě, v tomto případě navigátor F/Lt Václav Kadaně. Dne 18. 12. 1944 byl přidělen ke 195. peruti (kódy A4) na základnu Wratting Common (hr. Cambridgeshire). Šlo v podstatě o jakousi bojovou stáž, na níž si měl jmenovaný prakticky při operačních letech ověřit funkci nového pumového zaměřovače. Jednotka disponovala čtyřmotorovými Lancastery Mk. I a III, s nimiž v rámci 3. skupiny Bomber Command podnikala denní i noční bombardovací akce nad Německem. Na svých sedm bojových akcí (jejich cíli byly Trier, Bonn, St. Vith, Rheydt, Kolín n. R., Ludwigshafen a Neuss) létal F/Lt V. Kadaně ve funkci druhého bombometčíka. Poprvé operačně vzlétl 22. 12. 1944 na Lancasteru Mk.I HK686 (A4–E) v osádce, kterou tvořili F/O S. C. Josling, F/O L. A. Woodcock, F/O H. Park, F/O J. Seargent, F/Sgt J. D. Leigh, F/Sgt D. G. Hunt, F/Lt W. Jacobs a F/Lt V. Kadaně. Šlo o denní nálet na Trier, k němuž vzlétli v 11.35 h a po odbombardování se v pořádku vrátili v 16.11 h zpět do Anglie. Daleko více vzruchu však Kadaně zažil při své šesté akci, nad Ludwigshafenem 5. 1. 1945, která je dokladem toho, že i pouhá stáž není procházkou růžovým sadem. Lancaster Mk.I HK660 (A4–J) pilotovaný F/Lt R. C. Chapmanem startoval v 11.20 h a nad cílem byl těžce zasažen flakem. Oba motory na levé straně začaly hořet a zadní střelec byl vážně zraněn na ruce. Osádce se však společným úsilím povedlo požár zdolat a v 17.26 h Lancaster děravý jako řešeto úspěšně nouzově přistál na polním letišti taktického letectva v jižní Belgii. Rozstřílený Lancaster tam byl zanechán a osádka se vrátila do Anglie na palubě Dakoty. Po vykonání sedmi operačních letů byl F/Lt V. Kadaně dnem 15. 1. 1945 přemístěn zpět k 311. peruti a učinil tak tečku za působením čs. letců v rámci Bomber Command.

Čs. letci však nepůsobili pouze v rámci britského bombardovacího letectva, ale i ve svazku USAAF. Dne 16. 8. 1943 bylo na bojovou stáž 1 96. bombardovací skupině 8. letecké armády (8. USAAF) odesláno pět příslušníků „třistajedenáctky“: pilot F/Lt Bohuslav Tobyška, AFC, navigátor P/O Alois Volek, radisté F/Lt Jaroslav Liška a F/Sgt Marian Jiří Patzelt a palubní střelec F/Sgt Emmerich H. E. Urban. Jednotka sídlila na základně Snetterton Heath u Norwiche ve východní Anglii a její výzbroj tvořily čtyřmotorové Boeingy B–17F Flying Fortress. Na jejich palubách se čs. letci účastnili celkem čtyř operačních letů nad okupovaným kontinentem a sám Tobyška za tuto činnost obdržel americké letecké vyznamenání Air Medal. Dnem 26. 8. 1943 se zase všech pět letců vrátilo zpátky k 311. peruti.

V souvislosti s akcemi čs. letců mimo rámec 311. peruti je potřeba se zmínit ještě o jejich činnosti v rámci britských jednotek Coastal Command. První z nich jmenujme 240. peruť (kódy BN). K této jednotce byl 8. 1. 1941 přidělen P/O Vladimír V. Havlíček ve funkci navigátora. Jednotka byla tehdy dislokována ve Stranraeru (hr. Wingtownshire) ve Skotsku v podřízenosti 15. skupiny Coastal Command. Odtud se 28. 3. 1941 přesunula do Killadeas (hr. Fermanagh) a 25. 8. 1941 do Castle (hr. Fermanagh). Její výzbroj tvořily archaické dvouplošné hydroplány Supermarine Stranraer Mk.I, s nimiž jednotka doprovázela konvoje a hlídkovala nad Atlantikem. Již při jednom z prvních letů prokázal V. V. Havlíček mimořádné sebeobětování. Dne 4. 3. 1941 vzlétl Stranraer Mk.I K7299 v 10.00 h k hlídce nad konvojem. Osádku tvořili F/Lt Vince Furlong, P/O V. V. Havlíček a Sgt Newitt. Při návratu z hlídky však velmi nepříznivé počasí a silný protivítr způsobil rapidní úbytek paliva, takže stroj musel nouzově přistát v rozbouřeném moři hluboko v Atlantiku. Ve vysokých vlnách se Stranraer začal nebezpečně naklánět na pravou stranu a hrozilo mu potopení. Vzdor hroznému mrazivému počasí však Havlíček vylezl na levou spodní plochu a připoutal se ke vzpěrám, aby tak vyrovnal rovnováhu letounu. Příštího dne vítr zahnal hydroplán na břeh u Mull of Kontyre. Havlíček dosud žil. V důsledku toho, že Stranraery již neodpovídaly potřebám doby, byla v březnu 1941 240. peruť kompletně přezbrojena na letouny Consolidated Catalina Mk.I, Ib a II, které pak užívala až do konce války. První let na ní Havlíček provedl již 7. 3. 1941, a to na stroji verze Mk.II sériového čísla AM264 s osádkou F/Lt Louwa. Šlo o více než desetihodinový hlídkový let nad Atlantikem, provedený mezi 12.03 a 22.45 h. Další lety pak Havlíček absolvoval v osádkách F/Lt Furlonga, S/Ldr Revella, F/O Seymoura, W/Cdr Claytona a P/O Patersona. Celkem u jednotky provedl 31 operačních letů, z toho 8 na Stranraerech a 23 na Catalinách. Nešlo jen o nudné rutinní hlídky nad nekonečnými prostorami Atlantiku, neboť při nich nejednou došlo k utkání. Například 6. 5. 1941 Havlíčkova Catalina Mk.II AM270 s osádkou S/Ldr Revella hlídkovala mezi 01.25 a 17.32 h nad konvojem SC 27 plujícím z Británie do USA. Přitom došlo k utkání s hlídkujícím čtyřmotorovým strojem Focke Wulf Fw 200 Condor. V souboji, z něhož si Catalina odnesla také několik šrámů, byl Fw 200 palubními střelci poškozen a zahnán od konvoje. Jiný Fw 200 poškodila Havlíčkova osádka stroje Z2143, pilotovaného F/O Louwem, dne 4. 9. 1941, když předtím shodila své hlubinné nálože na periskop potápějící se ponorky, zřejmě U–41.

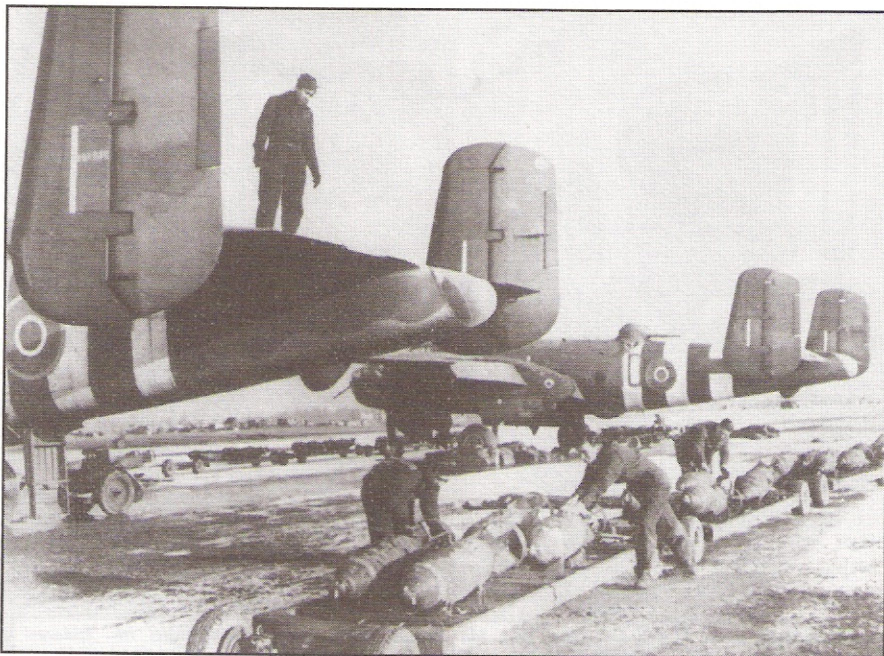
Dne 23. 12. 1941 vzlétla Catalina W8418 (BN–U) ve 12.35 h k dalšímu doprovodu konvoje. Osádku tvořili P/O Paterson, P/O Debonnaire, F/O Havlíček, F/Sgt Lewis, F/Sgt Jones, Sgt Murphy, Sgt Missett, Sgt Westby, Sgt Locket a Sgt Gray. Za velmi nepříznivého počasí se letoun vracel zpět a ve 21.00 h havaroval při pokusu o nouzové přistání v rozbouřeném moři v Pembroke Dock u Mifor Havenu ve Wallesu. Po havárii se F/O V. V. Havlíček bez váhání vrátil do útrob Cataliny, aby astrokopulí potápějícího se stroje vystrčil ven radistu, který byl v bezvědomí. To se mu sice zdařilo, ale v tom se dovnitř vřítila voda a statečného českého navigátora stáhly trosky Cataliny do hlubin...

Z dalších jednotek zmiňme 224. peruť (bez perutních kódů), u níž mezi 20. 4. a 5. 5. 1943, tedy jen krátce, působili čs. letci. Šlo o dvě osádky pod vedením šéfa výcviku 311. perutě F/Lt Václava Kordy, DFC. Šlo o piloty S/Ldr Vladimíra Nedvěda, MBE, F/Lt Františka Fencla, P/O Adolfa Musálka a F/Sgt Václava Soukupa, dále o navigátory F/O Pavla Kubína, F/O Bohumila Sigmunda, radisty F/O Leo Hřebačku, F/O Emiliána Mrázka, Sgt Josefa Felkla a o střelce F/O Jaroslava Kamaráda a F/Sgt Emmericha H. E. Urbana. Jednotka byla v té době dislokována v St. Evalu (hr. Cornwall) v jižní Anglii a spadala pod 19. skupinu Coastal Command. V její výzbroji se v té době nacházely letouny Consolidated Liberator Mk.II a GR. Mk.IIIA, nahrazované od března 1943 stroji Liberator GR. Mk. V. To byl ostatně také důvod pobytu čs. letců u této peruti, kteří zde měli získat zkušenosti s tímto typem, na nějž měla být jejich mateřská „třistajedenáctka“ přezbrojena. Jejich úkolem tedy nebylo provádění protiponorkových patrol, což byla operační náplň 224. perutě, ale jen cvičné lety. Dne 28. 4. 1943 se cvičný let Liberatoru GR. Mk.V FL963 („L“), který pilotoval velitel peruti W/Cdr A. E. Clouston, DFC, AFC a v jehož osádce byli též S/Ldr V. Nedvěd a F/O L. Hřebačka, však nakonec změnil v regulérní protiponorkovou patrolu trvající 9,5 hodiny. Za letu stroj dokonce zjistil přítomnost jedné ponorky, avšak dříve, než stačil zaútočit, plavidlo se ponořilo a uniklo. Vzhledem ke krátkosti pobytu čs. letců a jejich pracovní náplni u 224. peruti můžeme tuto činnost označit za epizodní.

Za takovou však rozhodně nelze označit činnost pilota F/Lt Bedřicha Schäffera, který byl 2. 11. 1943 z RAF College SFTS

přidělen k 280. peruti (kódy YF), jejíž operační náplň spočívala v letecké záchranné službě (ASR). V době Schäfferova příchodu peruť právě dokončila přezbrojení z Ansonů Mk.I na dvoumotorové stroje Vickers Warwick Mk.I. Sídlila tehdy v Thornaby (hr. Yorkshire), odkud se 1. 5. 1944 přesunula do Strubby (hr. Lincolnshire) a odtud pak 6. 9. 1944 do Langhamu (hr. Norfolk) na východním pobřeží Anglie. Její Warwicky s podvěšenými záchrannými čluny (v nichž se nacházely léky, zásoby potravin a vysílačky) prováděly dlouhé patroly nad Severním mořem u norského a nizozemského pobřeží a byly vysílány do míst pravděpodobného výskytu trosečníků z pohřešovaných letadel. V nejednom případě Warwicky 280. perutě operovaly „ve stínu“ bombardovacích svazů, aby mohly poskytnout pomoc trosečníkům ihned po jejich přistání či seskoku padákem do moře. B. Schäffer sám provedl celkem 60 operačních letů, při nichž se mu shozením člunů podařilo zachránit 24 letců. Úspěšně si vedl například 5. 8. 1944, kdy poblíž Helgolandu takto zachránil 9 trosečníků ze dvou gumových dinghy. Poslední akci provedl 10. 9. 1944, kdy pátral po trosečnících z jednoho Liberatoru ztraceného u Norska. Krátce poté byl přidělen k Czechoslovak Air Force Transport Poolu.

Na úplný závěr jsme si nechali osobu F/O Leonarda Revillioda. Po matce Čech, po otci Švýcar – jinak vnuk prvního prezidenta ČSR T. G. Masaryka – odjel roku 1940 s rodinou ze Švýcarska do Anglie, kde roku 1942 vstoupil do RAF. Výcvikem prošel v letech 1942 – 1944 nejprve v Anglii, pak v Kanadě a nakonec i na Bahamských ostrovech. Tam tento Švýcar v britské uniformě, hovořící plynně česky (ale též francouzsky a anglicky), absolvoval výcvik u 111. OTU V Nassau, kde prováděly výcvik i čs. osádky. Přestože Revilliod několikrát usiloval o přeložení k 311. čs. peruti, nebylo mu vyhověno a po dokončení výcviku (19. 3. 1944) byl přidělen k britské 518. peruti (kódy Y5). Tato jednotka Coastal Command byla v té době dislokována na základně Tiree, ležící na stejnojmenném ostrůvku hebridského souostroví. Odtud prováděla dálkový meteorologický průzkum, někdy až 1200 km do hloubky Atlantiku. Později provozovala rovněž protiponorkové hlídky. Ke své činnosti užívala čtyřmotorové stroje Handley–Page Halifax Mk.V. Dne 16. 8. 1944 za velmi nepříznivého počasí vzal F/O L. Revillod službu za nemocného přítele. Po skončení úkolu se jeho Halifax Mk.V LL296 („S“) v husté mlze, pouhých 30 metrů nad svým letištěm, čelně srazil s jiným letounem peruti (LL186).



Příprava Mitchellů Mk. II od 98. perutě 2. TAF, u níž tehdy působil český palubní střelec F/O Z. Kokeš. Základna Melsbroek, podzim 1944 (IWM).
Loading bombs to Mitchells Mk. II of 98th Sq., 2nd TAF. Czech gunman, F/O Z. Kokes, served with this unit at that time. Melsbroek Air Base, autumn 1944. (IWM)

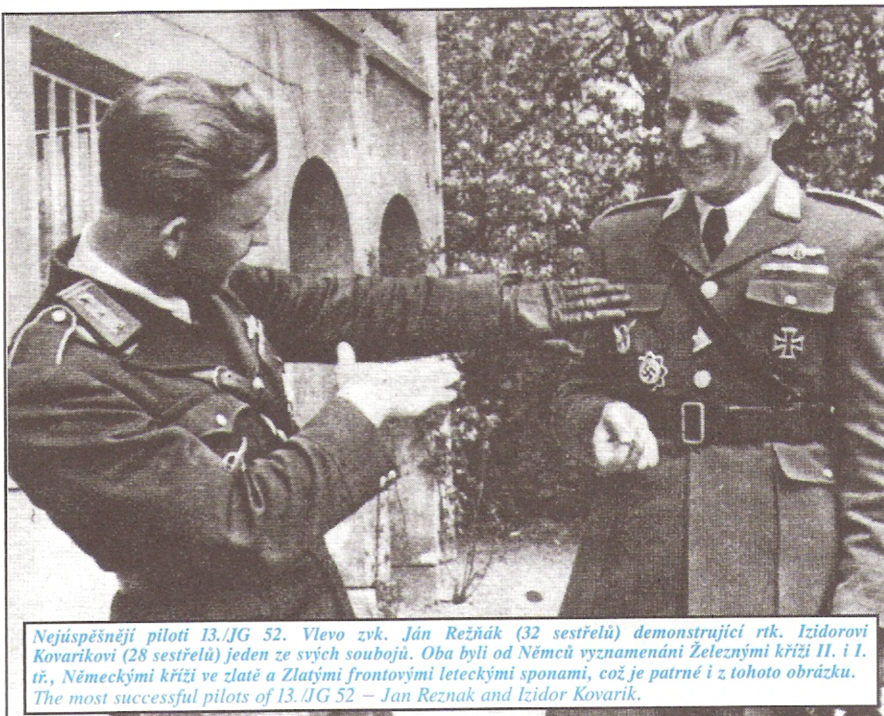
Následky byly tragické: všech šestnáct letců obou osádek, včetně Revillioda, přitom zahynulo.

Tím bychom mohli naše povídání o lidech „nejen od třistajedenáctky“ skončit. Není však vyloučeno, že se objeví nové skutečnosti, které tento výčet ještě rozšíří, a že se s těmito letci, jejich perutěmi a letouny, na nichž létali, bude moci čtenář seznámit právě na stránkách tohoto časopisu.

x) Stať se nezabývá obdobnou tématikou, která již byla autory publikována, tj. problematikou nasazení čs. letců u perutí RCAF v Kanadě (viz článek „Výcvik v Kanadě 1942–1945“. V HPM 2/93), u perutí Transport Command („Čs. letci u perutí Transport Command“. V HPM Speciál) a 138. speciální a 544. fotoprůzkumnou perutí (viz PKR 4 a 3/91).

ZJIŠTĚNÉ LETOUNY UŽÍVANÉ ČS. LETCI:

21. peruť	Mosquito FB.Mk.VI	LR371, LR382, NS837, NS935, NS938, NT182
75. peruť	Wellington MkIC	N2894 („7“)
98. peruť	Mitchell Mk.II	FW102 (VO–M), FW189 (VO–A), FW201 (VO–C), FW253 (VO–M), FW985 (VO–S)
101. peruť	Lancaster B.Mk.III	DV236 (SR–G), DV245 (SR–S), DV229 (SR–K2), DV267 (SR–K), DV268 (SR–O), DV275 (SR–X2), DV289, DV302 (SR–H), DV387 (SR–C), LM378 (SR–O)
104. peruť	Wellington Mk.X	DF542 (EP–X), JA512 (EP–E), LN665 (EP–J), LP144 (EP–B)
142. peruť	Mosquito B.Mk.25	KB397 (4H–P), KB437 (4H–F), KB444 (4H–B), KB449 (4H–V), KB460 (4H–M)
195. peruť	Lancaster B.Mk.I	HK660 (A4–J), HK686 (A4–E)
224. peruť	Liberator GR.Mk.V	FL953 („E“), FL963 („L“)
240. peruť	Stranraer Mk.I	K7293, K7299
	Catalina Mk.I/Ib/II	W8405, W8418 (BN–U), Z2143 (BN–X), AM264, AM267, AM268, AM270
518. peruť	Halifax Mk.V	LL296 („S“)



Nejúspěšnější piloti 13./JG 52. Vlevo zvk. Ján Režňák (32 sestřelů) demonstrující rtk. Izidorovi Kovarikovi (28 sestřelů) jeden ze svých soubojů. Oba byli od Němců vyznamenáni Železnými kříži II. i I. tř., Německými kříži ve zlatě a Zlatými frontovými leteckými sponami, což je patrné i z tohoto obrázku.
The most successful pilots of 13./JG 52 – Jan Reznak and Izidor Kovarik.

Ján Režňák: slovenské eso číslo 1

Jiří Rajlich
Dr. Jiří Sehnal

(pokračování)

V Kerči byla slovenská letka od 1. března 1943 přezbrojována na modernější Messerschmitty Bf 109G–2 a v témže měsíci obdržela i první Bf 109G–4. Obě tyto verze „Gustava“ obdržela ve výzbrojní variantě R 6, která kromě obvyklých dvou kulometů Rheinmetall MG 131 ráže 13 mm a kanónu Mauser 151/20 ráže 20 mm, spočívala v dodatečné zástavbě dalších dvou MK 151/20 do podvěsů pod křídlem.

Slovenská jednotka, dosud operující na podřadnější technice, se tak ve své výzbroji dostala na standard celé Jagdgeschwader 52. Bylo tedy jen logické, že v boji se sovětskými letci používajícími horší, nebo hůře vyzbrojené letouny, se tento fakt projevil v prudce vzrůstajícím slovenským skóre.

Leteckým esem se Režňák stal ráno 11. března 1943. Ráno, kolem 07.50 h se u stanice Abinskaja dostal spolu s Kovarikem do skrumáže se třiceti Rusy. Vzápětí se čtyři z nich řítili k zemi – Režňák sestřelil jednu „Ratu“ a jednu „Čajku“ (byl to jeho 5. a 6. sestřel), Kovarik „dostal“ dvě „Čajky“ (4. a 5. sestřel). Během boje však Režňák nezpozoroval, že mu kontrolka na palivoměru svítí červeně. S takřka vyschlou nádrží se mu podařilo dosednout na rozbitém letišti Krymskaja, zasypávaného právě ruskými granáty. Fronta už byla blízko. „Gustav“ zůstal stát u rozbitého Junkerse Ju 52/3m. Poslední Němci, kteří likvidovali letiště před příchodem Rusů, mu obyčejným vědrem doplnili třicet litrů benzínu. Pocházel z nádrže onoho Junkerse, měl sice méně oktanů, ale v tu chvíli to byl dar z nebes. Naštěstí pro něj, nahazovací klika z Němci ukořistěného ruského gazíku pasovala k setrvačníku „Gustava“. Odlepil se od země těsně před kráterem po jednom granátu a šťastně se dostal na vlastní letiště.

Přes Kerčský průliv se z Kerče zpět na kubáňské předmostí letka vrátila 18. března 1943. Její novou základnou se stalo polní letiště Taman. Ani tam nezůstala dlouho a 1. dubna ji odsunuli na základnu Anapa, kde první garnitura letky zůstala až do svého stažení z fronty.

Po skončení bitvy o Stalingrad, která znamenala zásadní přelom v bojích na východní frontě, se na jaře 1943 rozpoutala bitva o Kubáň. Nad Kubání, Kerčským poloostrovem, Krymem a Černým a Azovským mořem probíhaly mimořádně tvrdé a rozsáhlé vzdušné boje. Vybaveni moderní technikou dosahovali slovenští stíhači velkých počtů vítězství při minimálních vlastních ztrátách, což se vztahuje i na celou stíhací eskadru JG 52. Rusové do akcí stále nasazovali zastaralé stroje I–153, I–16, ale na bojišti se začaly objevovat častěji i modernější Jaky–1, MiGy–3, LaGGy–3, ale i stroje z anglo-amerických dodávek, jako byly Spitfiry a Airacobry. Ostatně není vůbec vyloučeno, že přímo se slovenskými stíhači se utkala esa sovětského letectva, jako byli kpt. A. I. Pokryškin, npor. G. A. Rečkalov, por. D. B. Glinka, jeho bratr B. B. Glinka a další, kteří se proslavili právě při bojích na Kubáni.

K 25. březnu 1943 měl Režňák na svém kontě již osm potvrzených sestřelů (čtyři I–16, dva I–153, jeden MiG–1 a jeden DB–3F) a měl opět namále. Toho dne při hlídkovém letu spatřil mezerou mezi mraky podezřelý letoun. Vždycky se z mraků vynořil a vzápětí zase zmizel. Zatím se nedalo určit, o jaký typ se jedná. Najednou se Režňákův Bf 109G–2 (W. Nr. 137 43) ocitl v jeho bezprostřední blízkosti. Tak blízko, že v kabině onoho Petljakova Pe–2FT spatřil střelcovu tvář. Dříve než se Režňák vzpamatoval, ze střelecké věže se krátce zablýsklo a pět, možná jen tři rány z kulometu UBT ráže 12,7 mm vykonaly své. „Gustav“ inkasoval zásah do motoru a rázem byla kabina plná kouře. Režňák chtěl kabinu odhodit, ale nešlo to. Vzápětí dým ustal – vrtule znehybněla. „Gustav" padal jako kámen z 2000 m přímo k úpatí Kavkazu. Pád se podařilo pilotovi vybrat a s větrem v zádech a s vysokou rychlostí se chystal k nouzovému přistání na břicho do bavlníkového pole poblíž Tamanu. Při dotyku se zemí odlétla kabina a utrhl se mu kanón podvěšený pod levým křídlem; na druhém kanónu začal „Gustav“ předvádět „hodiny“. Vzápětí se trup oddělil od křídel. Po úderu do hlavy ztratil Režňák vědomí. Když se probral, ucítil bolest naraženého čela a pravého ramene. Okolo něj poklusávali na koních vojáci v zelených uniformách. Ke svému ulehčení zjistil, že to nejsou Rusové, ale Rumuni. Po telefonickém spojení pro něj přiletěl Kovarik se spojovací Pragou E–241 a dopravil ho na základnu.

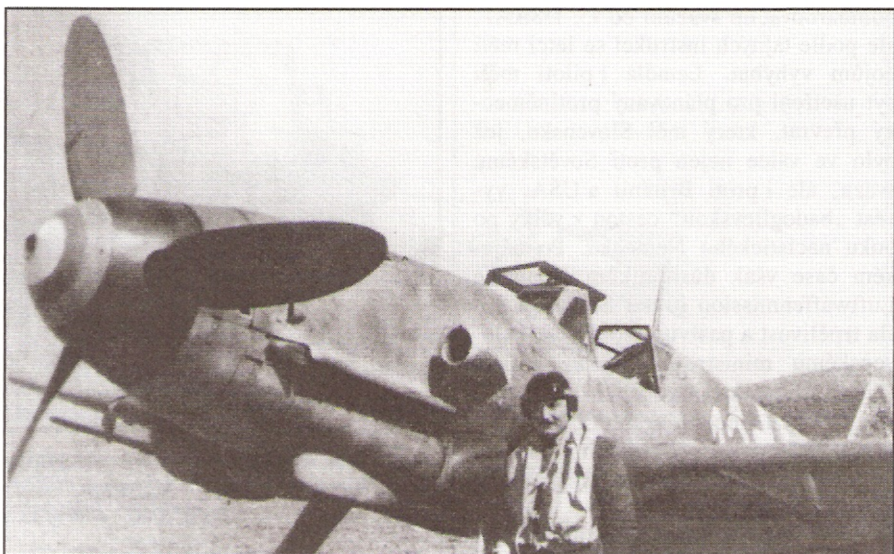
Vzdušné boje pokračovaly a jejich intenzita neklesala, ale naopak stoupala. Nemělo by asi mnoho smyslu popisovat všechny Režňákovy boje a sestřely. Jak napsal slavný francouzský stíhač Pierre Clostermann: „Nic se nepodobá více vzdušnému souboji – odmyslíme-li si několik podružných zeměpisných nebo taktických podrobností – než jiný vzdušný boj.“[6] Omezme se proto jen na několik strohých čísel. Dne 29. března 1943 dosáhl svého devátého sestřelu. Nad stanicí Slavjanskaja se mu podařilo

sestřelit bombardovací Iljušin DB-3 a vzápětí přidal ještě dvě „Raty“. 27. dubna padl jeho dvacátý soupeř. Byl to jeden ze dvou LaGGů–3 sestřelených poblíž městečka Choburskaja. Třetí květen byl pro něj nejúspěšnější – nad Krymskou sestřelil ve dvou soubojích dva LaGGy–3 a jeden I–16. Šlo o jeho 23., 24. a 25. potvrzený sestřel. 29. května měl již 30. sestřel – MiG-1 se zřítil poblíž obce Trojskaja. 20. června se spolu s rtk. Františkem Cyprichem dostal do souboje se skupinou Jaků-1. Cyprich sestřelil dva, Režňák jeden. Šlo o jeho 31. sestřel. Poslední výpad do svých bohatých „lovišť“ učinil, opět s Cyprichem, o deset dní později, 30. června ráno. Každý z nich sestřelil po jednom LaGGu–3, které dopadly u stanice Slavjanskaja. Byl to Režňákův 32. a zároveň poslední potvrzený sestřel.

Během svého osmiměsíčního operačního nasazení byl za svou činnost postupně povýšen z čatníka (četař) na rotníka (rotmistr) a pak na zástavníka (praporčík). Kromě slovenských a chorvatských vyznamenání jeho operační činnost ohodnotili i Němci. Udělili mu nejprve Železný kříž II. tř. (EK II), pak i I. tř. (EK I), dále Německý kříž ve zlatě (Deutsches Kreuz in Gold) a Zlatou frontovou leteckou sponu (Frontsflugspange in Gold), která se udělovala po 150. bojovém letu.

Dnem 6. července 1943 byla první frontová garnitura Letky 13 pod velením mjr. Ondreje Ďumbaly stažena z fronty zpátky na Slovensko. Při čtyřech ztrátách[7] jí bylo přiznáno 155 potvrzených sestřelů sovětských letadel. V Anapě ji vystřídala tzv. druhá garnitura Letky 13, které velel stotník Jozef Páleníček. Až do konce října 1943, kdy byla z fronty stažena i ona, dosáhla dalších 61 sestřelů při vlastní ztrátě tří pilotů – všichni však dezertovali na sovětskou stranu.[8]

Počet Slovákům přiznaných sestřelů, který byl jistě vysoký, je, co se týká jejich verifikace, dodnes předmětem vášnivých sporů. Je zřejmé, že za války byly z pochopitelných důvodů tyto sestřely vodou na mlýn propagandistům. Naproti tomu po válce Slováci, kteří přešli ke znovuzformovanému čs. letectvu – opět z pochopitelných důvodů – tvrdili, že si sestřely většinou vymýšleli. K tomu je ale nutné podotknout, že hlášené sestřely podléhaly přísné verifikaci z německé strany, jak to ostatně ukazuje i přiložený dokument týkající se sestřelu, který nebyl J. Režňákovi uznán. Pokud totiž pilot neměl ke svému sestřelu svědka (ať už ze vzduchu, nebo ze země), nebyl mu uznán. Není ale vyloučeno – a řada slovenských pilotů se tak po válce omlouvala – že si smyšlené sestřely potvrzovali navzájem, tedy alespoň někteří. K potvrzení či vyvrácení této teze bychom však museli důkladně prozkoumat veškerá bojová hlášení (Abschlussmeldungen) Letky 13, která se však v Bundesarchivu dochovala jen v žalostných troskách – v pouhém 1 % původního stavu. A samozřejmě bychom museli prostudovat i materiály týkající se skutečných sovětských ztrát. Jsou uloženy v dosud těžko přístupných ruských archivech, ale i tak bychom se výsledku nemuseli dopracovat, neboť na jižním úseku východního bojiště společně operovali Slováci, ale i Maďaři, Rumuni, Chorvati a samozřejmě nejvíce Němci. A jak potom z celkového počtu sovětských letadel ztracených v určitém čase a prostoru určit, kdo konkrétně ten či onen stroj sestřelil? Ale ještě řadu argumentů by bylo možno snést ve prospěch potvrzení vysokého skóre Letky 13. V první řadě je třeba si uvědomit, že Slováci byli na frontě podstatně lépe vyzbrojeni nežli jejich soupeři, kteří byli na bojiště posíláni sice v masovém měřítku, nicméně většinou hůře vyškoleni a s technikou, která byla v té době většinou méně kvalitní. A ještě jedna věc – a možná ta nejpodstatnější: boje na východní frontě byly mimořádně tvrdé a nelítostné pro obě strany a platilo tam více než kde jinde ono „zabij, nebo budeš zabit“. Lze jen velmi těžko pochybovat o tom, že někdo – snad jen kromě dezertérů – našel nějakou jinou alternativu. Myslíme však, že v úvahu je nutno vzít i poválečné hodnocení jednoho z německých historiků, a tím tento exkurs uzavřít: „Jako stíhací letci ... se Slováci velmi dobře osvědčili i podle německých měřítek.“[9]



Velitelem první frontové garnitury Letky 13 byl stk. Ondrej Ďumbala (dosáhl 1 sestřel). Na snímku před Bf 109G–4/R6 na Krymu na jaře 1943. Jasně patrné jsou slovenské národní barvy na vrtulovém kuželu.

Leader of the Squadron Nr. 13, Ondrej Dumbala, in front of his Bf 109G–4/R6. Note slovak national colors on the spinner.

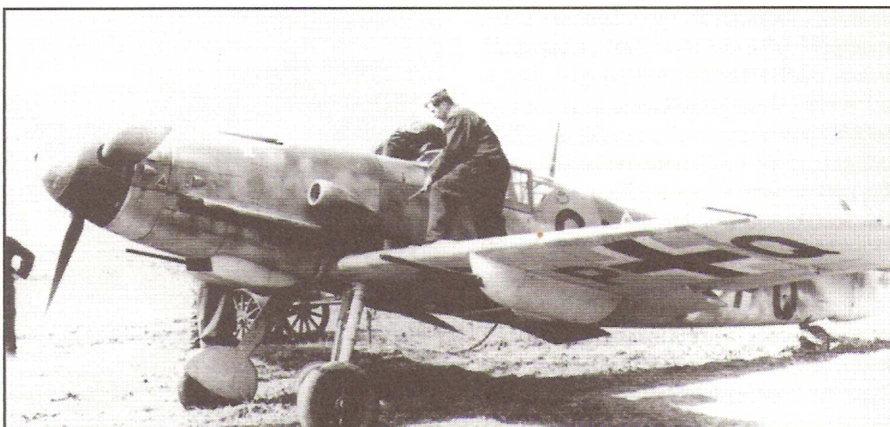
Zástavník Ján Režňák se v červenci 1943 vrátil z fronty na Slovensko stejným způsobem, jako když před osmi měsíci na frontu odjížděl, tedy vlakem. Hned první den po návratu zašel s rotníkem Františkem Brezinou do kostela poděkovat Bohu za to, že to přežil...

Ale kdo seje vítr, sklízí obvykle bouři. Zakrátko se východní fronta začala blížit ke Slovensku, jehož území se navíc ocitlo v dosahu amerických bombardérů operujících ze základen v jižní Itálii. Po svém návratu z fronty byla Letka 13 dislokována na letišti ve Vajnorech a v únoru 1944 ji přemístili do Piešťan. Měla za úkol teritoriální obranu Bratislavy a odtud pochází i její neoficiální název Pohotovostná letka. Její výzbroj však zdaleka neodpovídala na ni kladeným požadavkům. Protože Messerschmitty Bf 109G–4/R 6, s nimiž operovala na Kubáni, byly německým majetkem a při odchodu z fronty tam musely být také zanechány, disponovala jen značně zastaralou výzbrojí. Jejích dvacet pilotů – mezi nimi i Režňák – mělo k dispozici čtrnáct letounů: šest Messerschmittů Bf 109E–4, dva ve verzi E-1/B, po jednom kuse E-2, E-3 a E-7/Trop, dva dvouplošníky Avia B-534 a jeden Bk534. V dubnu 1944 proto došlo k přezbrojování jednotky čtrnácti kusy moderních Messerschmittů Bf 109G–6, které Slovensko zakoupilo v Německu. Poté byla jednotka zařazena do systému Reichverteidigung a podřízena 8. Jagddivision, sídlící ve Vídni.

Na jaře 1944 slovenské Messerschmitty vzlétaly vstříc mohutným americkým

bombardovacím svazům od 15. USAAF, ale podle tajných instrukcí se letci měli bojům vyhýbat. Letadla i piloti měli být ušetřeni pro plánovaný protiněmecký převrat, který měl Slovensko, jež bylo ve válce nejen proti Sovětskému svazu, ale i proti Británii a USA, vyvést „badogliovskou" cestou z války po boku nacistického Německa. Po nějakém čase však důstojníkům Deutsche Luftwaffenmission in der Slowakei došla trpělivost a pasivitu letky vytkli slovenskému ministrovi národní obrany gen. Ferdinandovi Čatlošovi. Při rozhovoru Němců s npor. Jurajem Puškárem, který zastupoval nemocného velitele letky npor. Vladimíra Kriška, padlo slovo zbabělost...

Dne 26. června 1944 se z jihu přibližoval další americký svaz. Z Piešťan mu vstříc vzlétlo osm Bf 109G–6 slovenské letky. Puškár se rozhodl pro propagační útok. Původně měl v sestavě letět i Režňák. Ráno již seděl v kabině jednoho z hotovostních „Gustavů" (W. Nr. 161717, „bílá 6"), ale jiný pilot, zástavník Pavol Zeleňák si u Puškára prosadil, že půjde místo něj. Režňák vztekle praštil haubnou a odloudal se pryč. Spolu s velitelem II. perutě stk. Ivanem Haluzickým tak mohl na zemi u rádia sledovat průběh této, pro Slováky tragické akce. Byla již několikrát popsána, proto se omezíme jen na to základní. Ještě dříve, než se „Gustavy" stačily zformovat do útočné sestavy, dal Puškár povel k útoku. Rtk. Gustav Lang sestřelil Liberator od 459. Bomber Group, další dva Liberatory poškodili Puškár a rtk. Štefan Jambor, Fortress poškodil rtk. Rudolf Božík. Do boje však ihned zasáhly Mustangy od 52. a Lightningy od 82. Fighter Group. Jejich přesila slovenské stíhače takřka vyhladila. Puškár, Lang a Jambor padli a ostatní tomuto osudu ušli jen o vlásek. Zeleňáka dohnaly Lightningy až k zemi u Piešťan, kde havaroval a těžce se zranil. Z kokpitu rozbitého „Gustava" vytáhl Zeleňáka Režňák, který z piešťanského letiště sledoval jeho poslední zápas. Po tomto boji přestala Pohotovostní letka prakticky existovat. Podle některých údajů Čatloš pak na MNO v Bratislavě přijal americké letce sestřelené v tomto boji a střetli se tam i se slovenskými piloty, kteří boj přežili. Proč došlo k tomuto přijetí a co si tam povídali, o tom se dosud mlčí...



Anapa, léto 1943. Slovenští mechanici připravují ke vzletu Bf 109G–4/R6 od 13. (Slowaken) Staffel/JG 52. Na stroji jsou dobře viditelná tovární imatrikulační písmena CU+PQ.

Anapa, summer 1943. This Bf 109G–4/R6 of 13./JG 52 is wearing factory immatriculation CU+PQ.

(dokončení příště)

Arlon - Múzeálny pamätník víťazstva

Oto Makýš

Neďaleko mesta Arlon sa na belgicko-luxemburských hraniciach nachádza súkromný Múzeálny pamätník Víťazstva, v ktorom je sústredená najväčšia zbierka bojovej a dopravnej techniky z druhej svetovej vojny na svete.

Projekt vytvorenia tohto pamätníka začal v roku 1979 a jeho cieľom bolo zostaviť reprezentatívnu zbierku vozidiel používaných v druhej svetovej vojne. Nie však tankov, ale hlavne transportnej techniky. Múzeum bolo otvorené po desiatich rokoch tvrdej práce a dnes má podobu veľkej múzeálnej haly, v ktorej je vystavených vyše 150 vozidiel.

Ako prvý krok realizácie múzea bol s pomocou uznávaných odborníkov vo svete zostavený zoznam užitkovo a technologicky typických a unikátnych vozidiel. Zoznam bol zostavovaný tak, že každý z odborníkov napísal svoju predstavu a do zbierky boli vybrané len tie vozidlá, ktoré sa v návrhoch vyskytli aspoň u dvoch z nich.

Po zostavení konečného zoznamu pre zbierkovú činnosť však väčšina odborníkov vyslovila obavu, že začiatkom osemdesiatych rokov už nie je možné vybranú kolekciu zostaviť. Obavy sa týkali napríklad nemeckých kolopásov, ktorých bolo vyrobených veľké množstvo druhov, pričom počet exemplárov niektorých sérii bol veľmi nízky. Napriek tomu sa stalo neskutočné - zbierku sa podarilo zostaviť temer celú.

Múzeum dnes preto vystavuje expozíciu vozidiel z druhej svetovej vojny, v ktorej sú zastúpené exponáty z Nemecka, Veľkej Británie, Belgicka, Kanady, Spojených štátov, Francúzska, Talianska, Poľska a tiež Československa.

Po získaní exponátov prišiel pri budování múzea na rad ďalší problém - ako získanú zbierku vystaviť. Cieľom bolo vyhnúť sa klasickej, strnulej múzejnickej prezentácii, ktorá skôr či neskôr návštevníkov nielen unaví, ale zároveň im aj neukáže všetky súvislosti vystavovaných exponátov. Z tohoto dôvodu sa teda prikročilo k pokusu imitovať reálne situácie, v ktorých sa technika počas vojny nachádzala. Výsledkom je vystavenie vozidiel s bojovým vybavením (so zabudovanými aj ručnými zbraňami, s kanistrami, vlajkami, značkami, ukážkami vezeného nákladu), imitáciou bojovej patiny (s kamufl'ážou, zablatené a zaprášené) s ukážkami ďalšieho bojového materiálu (ťahaných diel, poľných kuchýň, munície, rádiostaníc) a napokon aj s figurínami vojakov jednotlivých bojujúcich strán v typických uniformách.

Časť exponátov bola rozmiestená do piatich rozsiahlejších diorám s imitáciou krajiny, ktoré boli údajne zhotovené presne podľa konktétnych vojnových fotografií. Diorámy predstavujú tri významné vojnové udalosti (príprava Nemcov na bitku v Kasserinskom priesmyku, vylodenie američanov v Normandii, ústup Nemcov z Ardén) a dve typické situácie zo Západného frontu (príprava 155 mm americkej húfnice k paľbe a prechod spojeneckého konvoja oslobodenou francúzskou dedinou).

Exponáty sú po zreštaurovaní vo veľmi dobrom stave. Časť z nich bola dokonca ponechaná v takom stave, v akom sa dochovali eště od vojny (prestrelené sklá, pokrčené blatníky a nárazníky, hrdzavé podvozky).

Z unikátnych exponátov spomeniem konktrétne napríklad belgický motocykle Sarolea 1000 sidecar, nemecké kolopásy Hkl 6P 3ton SdKfz. 11 s drevenou nástavbou, SWS Gerät 71, SWS mit 37mm Flak 43, Hkl 6 SdKfz. 11 – ako delostrelecký ťahač a ako transportér mužstva, SdKzf.251/6 Ausf. A, ďalej Phänomen 1500 A, Steyer-Daimler-Puch RSG, francúzske LATIL M2TL6, UNIC KEGRESE P 107, poľský ťahač/transportér PZINZ - C2P, britský Humber Hexonaut a ďalšie. Z Československej produkcie sú vystavené - Tatry 87; 97; 1, 3/57K; Lt 38(t) ťahač a SdKfz 138 Marder II.

Na záver mojej recenzie mi ešte nedá nepripojiť krátku kritiku. Múzeum v plnom rozsahu ignoruje Východný front, čo považujem za výrazné ochudobenie zbierky a múzeum má názov pamätník „Víťazstva", ktoré symbolizuje aj veľkolepou vlajkoslávou spojencou pri vchode.

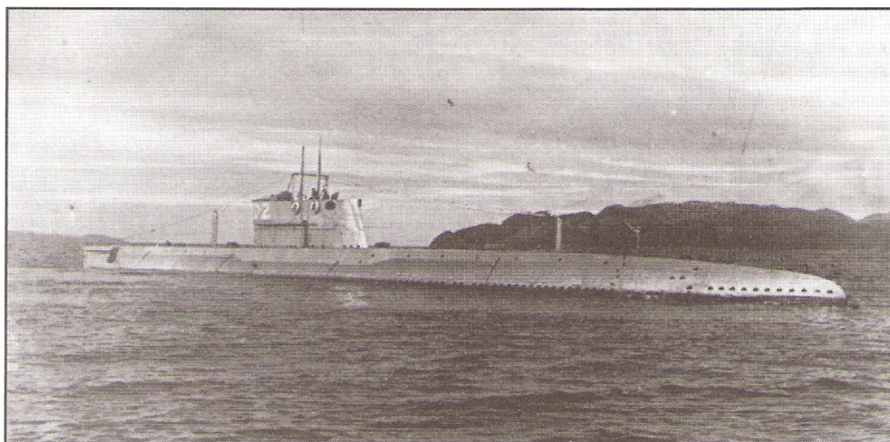
Fotografie k tomuto článku najdete na barevné příloze tohoto čísla.

Sovětské ponorky typu D

Ivo Pejčoch

Po skončení první světové války a následné války občanské měli bolševici svrchovanou moc nad zemí sice rozsáhlou a disponující nezměrným přírodním bohatstvím, ale též zaostalou a vážně zničenou léty bojů. Průmysl byl rozvrácen a jeho opětovné rozbíhání trvalo zoufale pomalu. Podobný obraz skýtalo i válečné loďstvo, disponující sice podstatným množstvím jednotek, včetně nejtěžších, ale většinou zastaralých či neschopných služby pro nejrůznější poškození a technické závady. Kupříkladu ze čtyř bitevních lodí třídy Gangut nebyla schopna zařazení k flotě ani jedna a jejich opravy trvaly několik let. S konsolidací průmyslu a postupným zprovozuschopňováním perspektivních plavidel se připravovaly programy na výstavbu nových moderních lodí. Pochopitelně dříve se přistoupilo k realizaci výstavby lehčích jednotek, tak v polovině dvacátých let se začalo rozbíhat budování prvních ponorek sovětské konstrukce, které měly nahradit nejstarší carské vzory.

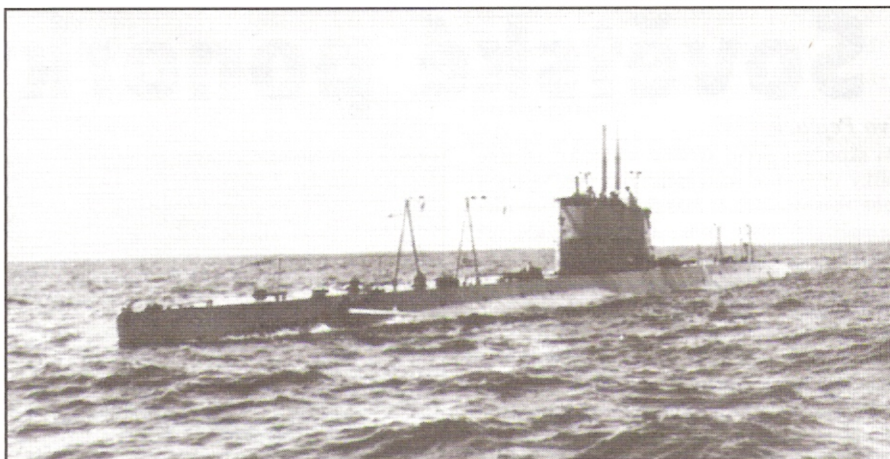
Za tímto účelem byl 1. listopadu 1936 při Baltských loděnicích v Leningradu vytvořen Technický úřad č. 4 (Techbjuro) pod vedením B. M. Malinina, zkušeného vývojového pracovníka, který na konstrukci ponorek pracoval již za carské éry, kdy byl podřízeným známého konstruktéra Bubnova. Nejbližšími spolupracovníky Malinina se stali inženýři E. E. Krjuger a A. N. Ščeglov, který v letech 1. světové války na podmořských člunech sloužil jako hlavní mechanik. Tento tým s dalšími kolegy začal připravovat projekt oceánské ponorky, která měla tvořit hlavní typ v sestavě Sovětské floty během prvního období modernizace. Snahou konstruktérů bylo vytvořit plavidlo odpovídající světovým parametrům svým provedením a schopnostmi převyšující starší prvoválečné typy. Bylo použito dvojitého trupu, s vnějším a tlakovým pláštěm, jednotlivé části se spojovaly nýtováním. Samotná loď se skládala ze sedmi oddělení. Snahou bylo zvýšit akční rádius, a tím prodloužit operační dobu patroly, zvětšit ponornou hloubku, vybavit plavidlo výkonnějšími pohonými jednotkami a akumulátory s větší kapacitou. Dále bylo nutno snížit dobu, nutnou k ponoření lodi. Požadavky na nový typ byly vypracovány již od roku 1923, studie se zvažovaly již před založením Techbjura. Většinu požadavků zadavatelů se skutečně podařilo splnit a na sovětské podmínky poloviny dvacátých let vznikla poměrně zdařilá plavidla. Ponorná doba na periskopovou hloubku činila přibližně třicet sekund, což proti třem minutám prvoválečné třídy Bars byl skutečný pokrok. I maximální ponorná hloubka 90 metrů byla slušným výkonem, splnit se nepodařilo pouze požadavek šestnáctiuzlové rychlosti na hladině, ta byla o více než jeden uzel nižší, někteří autoři ji udávají hodnotu 14 uzlů, jiní 14,6 uzlu, rychlost pod hladinou dosahovala 9,5 uzlů. Pro rychlejší ponoření byl zcela přepracován systém zaplavování balastních nádrží, na ponorce jich bylo instalováno celkem patnáct. Jak bylo řečeno, loď byla rozdělena na sedm úseků, první v přídi byl torpédový, nacházelo se zde šest torpédometů ráže 533 mm (21 palců), které nahradily 450 mm torpédomety starších tříd. Torpédomety byly bronzové, vytvořené odléváním, torpéda se z nich vypouštěla pomocí stlačeného vzduchu. V příďovém torpédovém úseku také sídlila část posádky. Druhý úsek byl akumulátorový, zde byla umístěna první skupina baterií. Ve třetím úseku byly další dvě skupiny baterií, nad nimi se nacházel prostor důstojníků a kajuta velitele. Ve čtvrté sekci se nacházela veškerá sledovací přístrojová technika a povelové systémy, prostor nad těmito pracovišti byl zpevněn listovou ocelí, skládanou tak, aby vydržela co největší náraz při případném taranu protivníkovy lodě. Bylo zde umístěno i velitelské stanoviště a periskopy. Pátý úsek ponorky představoval akumulátorovnu pro čtvrtou skupinu baterií, šestý úsek byl motorový, zde se nacházely dieselové pohonné jednotky. V posledním sedmém úseku byly instalovány elektromotory, dále dva záďové torpédomety ráže 533 mm bez záložních torpéd a pomocné mechanismy. Dělostřeleckou výzbroj tvořil 100 mm kanón o délce 51 ráží se zásobou 120 kusů munice, jeden 45 mm kanón délky 46 ráží se zásobou 55 střel a jeden 7,62 mm kulomet. Pro hlavní výzbroj, torpédomety, se nakládalo čtrnáct torpéd. Osm jich bylo uloženo přímo v torpédometech, šest záložních pak v příďovém prvním úseku v úložných úchytech.



Problémy nastaly při návrhu pohonných jednotek, v SSSR se tehdy vhodné nevyráběly a získat je ze zahraničí bylo v době po VŘSR takřka nemožné. Konstruktéři tedy sáhli po německých dieselmotorech MAN, dodávaných pro lokomotivy série E–El–2. Tyto motory měly při 525 ot/min výkon 1100 koňských sil, v ponorce byly instalovány dva. Podle některých pramenů byly německé originály montovány do prvních dvou plavidel, další používaly sovětskou kopii, označovanou jako Kolymma. Dva elektromotory měly výkon 525 koňských sil každý, pro jejich napájení se používalo čtyř skupin olověných baterií, každá o šedesáti článcích. Akumulátory mohly dodávat napětí v rozmezí 120 – 240 voltů. Při dvouzlové rychlosti byla schopna loď na plně dobité akumulátory plout do vzdálenosti 132 námořních mil. Systém regenerace vzduchu umožňoval výdrž až 72 hodin pod hladinou bez vynoření. Konstruktéři se snažili i o zvýšení naděje posádky havarované ponorky na záchranu a zkoušeli možnost havarijní signalizace na hladinu. Posádku podmořského plavidla tvořilo padesát tři až padesát pět mužů.

Vlastní stavba lodí této třídy, označené jako D, začala 5. března 1927, kdy byly v leningradském závodě Ordžonikidze založeny trupy prvních tří lodí, D 1, D 2 a D 3. Zanedlouho, 14. dubna 1927 položili i trupy následující trojice, D 4, D 5 a D 6 v černomořských loděnicích Marti v Nikolajevu. D 1 byla spuštěna na vodu 3. listopadu 1928 a dokončena 18. listopadu 1930, kdy ji převzalo námořnictvo. Dostala bojové jméno Děkabrist (na památku prvního proticarského povstání z prosince 1825), někdy bývá celá označována po první lodi jako typ Děkabrist. D 2 spustili na vodu 19. května 1929 a dokončili 11. října 1931, nesla jméno Narodovolec. I ostatní plavidla dostala náležitě revoluční jména, D 3, spuštěná 12. července 1929 a dokončená 14. listopadu 1931 získala jméno Krasnogvardějec, D 4 spuštěná 16. dubna 1929 a dokončená 5. ledna 1931 byla pojmenována Revolucionář, D 5 spuštěná 28. září 1929 a dokončená 17. května 1931 Spartakovec a poslední D 6, spuštěná na vodu 12. května 1930 a dokončená 12. června 1931 se jmenovala Jakobiněc. Zprvu byla používána pouze bojová jména, číselný kód je v praxi u této třídy zaveden od roku 1934. V SSSR bylo běžné i označování ponorek podle typových sérií, třídy D (nebo Děkabrist, je tedy vedena jako I. série. Černomořská trojice strávila všechna léta své služby ve vodách Černého moře, jejich sestry však se přesunuly roku 1933 z Baltu k Severní flotě a v ledových vodách této operační oblasti se zúčastnily i akcí, které neměly ryze vojenský charakter. V roce 1936 při společné plavbě D 1 a D 2 poprvé překonaly pod hladinou průliv Matočkin Šar na Nové Zemi, mimo to uskutečnily plavbu Karským a Barentsovým mořem. Pochopitelně vedle Sověty zdůrazňované objevitelské cesty byly položeny základy k budoucím operacím v severních vodách a získány první neocenitelné zkušenosti pro zdejší specifickou službu. Z dalších misí byla zajímavá podpora D 3, kterou

poskytla v zimě 1938 polární základně Severnyj poljus, položené na driftujícím ledovci. V předválečném období zde tyto tři ponorky vykonaly mnoho dalších dlouhých plaveb, které přinesly neocenitelné oceánografické i vojenskostrategické poznatky.
V letech 1938 – 41 proběhl program modernizace celé třídy, jehož nejmarkantnější součástí byla radikální přestavba věže, která dostala nový tvar z jejíhož vrcholu se 100 mm dělo posunulo na palubu před věž. Jedním z důvodů byly oprávněné stížnosti posádek na špatný rozhled na hladině v přední polosféře. Tři lodě se ze severu přesunuly k přestavbě na Balt během roku 1940, D 1 se pak ještě téhož roku vrátila zpět, aby se stala studeným hrobem své posádky. V listopadu 1940 na ní došlo v Molotovském zálivu k havárii, při níž byla ztracena.
D 2 zůstala na Baltu, kde se zúčastnila bojů, během nichž potopila transportní loď Jakobis Fritzen (4090 brt a Nina (1371 brt), dále pak loď na dopravu železné rudy Deutschland (2972). Ve službě u Baltské floty vydržela až do roku 1958, kdy byla přesunuta do role stacionárního zakotveného školního objektu u Jevnotorije. D 3 roku 1940 zamířila zpět k Severní flotě. Zde potopila celkem osm transportních lodí o celkové prostorovosti 28 140 brt. Stala se první lodí, označenou jako gardovou. Byla ztracena v červnu 1942 při patrole u norského pobřeží, příčinou její zkázy byly patrně miny.
D 4 a D 5 potopily celkem pět dopravních lodí, mezi nimi Roi Feddersen (6689 brt), Santa Fe (4627) a Varna (2141 brt), souhrn prostorovosti potopených nepřátelských lodí dosáhl 16157 brt. D 4 se stala 15. září 1943 obětí útoku německých stíhačů ponorek. V osmdesátých letech pak prošla rozsáhlou opravou a zůstala zachována jako muzeum v Leningradu. D 5 válku přežila a sloužila až do roku 1957, kdy byly vyřazena a rozebrána.
D 6 do války v podstatě nezasáhla. Již 18. srpna 1941 se stala jedním z cílů náletu šedesáti německých bombardérů na Sevastopol při němž byla vážně poškozena. Za dalšího náletu 12. listopadu 1941 ji Němci opět zasáhli, tentokrát v suchém doku, kde probíhala oprava předchozích poškození.



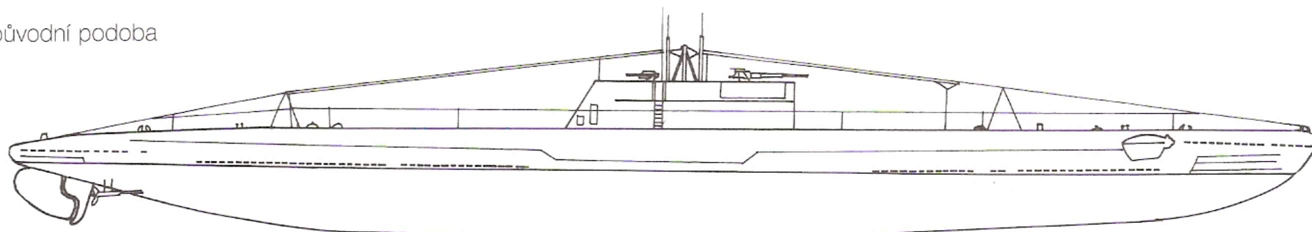
Nyní ji exploze bomb uštědřily další rány, zbytek ničivého díla dokončil prudký požár. Vrak nebylo možno opravit, a tak jej zrušili. Celková bilance úspěchů celé třídy činí patnáct potopených nepřátelských plavidel o celkové prostorovosti 49758 t a dvě další těžce poškozená o prostorovosti 6172 brt.
Přestože nejde o nijak slavný typ, stavěný v rozsáhlých sériích, měla první realizovaná konstrukce podmořského plavidla pro Sovětský svaz význam a na svou dobu se vyznačovala poměrně dobrými parametry. Pro modeláře je jistě zajímavé, že loď třídy D je vyráběna ruskou firmou NT jako klasický stříkaný plastikový model. Stavebnice představuje modernizovanou D 3 v barvách Severní floty z období druhé světové války. Vedle barevného schématu tohoto plavidla obsahuje jednoduchý návod popis složení barev u lodí Baltské i Černomořské floty. Model sám je dosti jednoduchý, ale při obětování určitého množství práce z něj získáme docela pěkný přírůstek do vitrínové sbírky. Ruský výrobce nezvolil nejběžnější měřítko 1:700, ale druhé nejrozšířenější 1:400, které v poslední době prožívá určitou renesanci. Kit se sporadicky objevuje na pultech našich modelářských prodejen a na burzách v cenovém rozmezí 25 – 50 Kč. Firma NT vyrábí další tři sovětské druhoválečné ponorky v tomto měřítku. (Jmenovitě S IX série, L II série a M).

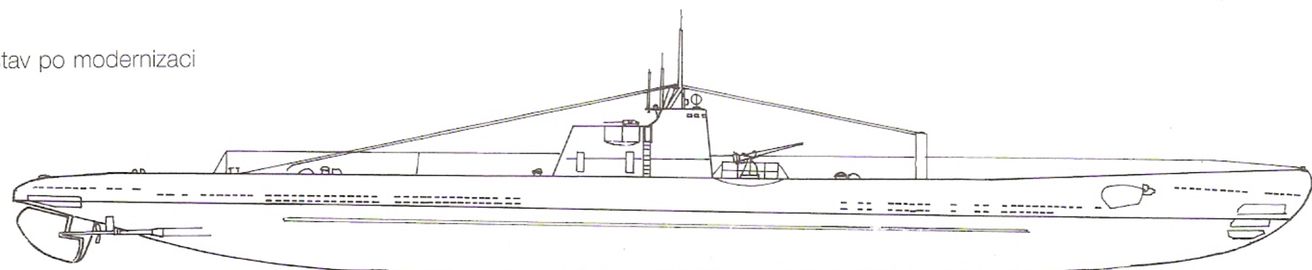
Hlavní technická data

výtlak na hladině	934 t
výtlak pod hladinou	1361 t
délka	76,6 m
šířka	6,4 m
ponor	3,76 m
rychlost na hladině	14,6 uzlu
rychlost pod vodou	9,5 uzlu
akční radius	3 600 n.mil/14 uzlů
	7 500 n.mil/9 uzlů
dtto pod vodou	132 n.mil/2 uzly
maximální ponor	90 metrů
provozní ponor	75 metrů
posádka	53–55 mužů

Použitá literatura

N. Polmar, J. Noot: Submarines of the Russian and Soviet Navies 1718 – 1990
V. I. Dmitrijev: Sovětskoje podvodnoje korablestrojenije
A. G. Golovko: Válka v Severních mořích
A. I. Sorokin, W. N. Krasnov: Korabli prochodjat ispitania
J. Meister: Soviet Warships of WW II
Korabli i Suda VMF SSSR 1928 – 1945
periodika: Morskoj Sbornik, Sudostrojenije, Modělist konstruktor, Marine Rundschau, Morze, Warship international





Slovenské výsostné znaky – 1993

Daniel Petz

Nové výsostné znaky letectva armády Slovenské republiky tvoří červený gotický erb s tenkým bílým lemem, na němž jsou v jeho dolní části tři modré vrchy a nad nimi bílý dvouramený kříž. Poměry velikostí jednotlivých prvků jsou shodné s erbem na slovenské státní vlajce.

Výsostné znaky jsou umístěny na pozicích původních „federálních" kokard a jejich velikost je jednotná jak na jednotlivém letadle, tak i na většině typů užívaných slovenským letectvem. Výjimku tvoří výsostné znaky velkých transportních strojů (např. An 12), jehož výsostné znaky jsou zvětšeny úměrně velikosti letounu. Ostatní typy, vrtulníkem Mi–2 počínaje a L–410 konče, nesou výsostné znaky jednotlivých rozměrů. Šířka výsostného znaku činí 500 mm, výška 630 mm. U některých typů (např. L–29 ve světlešedé kamufláži) je zřetelně vidět část zamalovaného původního kruhového výsostného znaku.

Nový slovenský výsostný znak byl poprvé aplikován 18. 3. 1993 na L–39C trupového čísla 0102 v leteckých opravnách Trenčín. V současné době je možno vidět nové výsostné znaky na všech typech letadel, která jsou ve výzbroji slovenského letectva. Kamuflážní schémata a trupová čísla původních „federálních" letadel zůstala beze změny. Výjimku tvoří nové červeno/modro/bílé barevné schéma užívané na typu Aero L–39 Albatros. Viděl jsem však i L–39V v novém zabarvení.

Část L–410 nese „skvrnitou" kamufláž, část nepravidelné pásy zastíracích barev napříč stroje. Některé MiGy–21MF létají stříbrné, jiné nesou kamuflážní schéma.

Původní „federální" symboly jednotek, jakož i individuální „osobní" označení stroje (různé „malůvky") jsou pochopitelně ze slovenských strojů odstraněny a v některých případech nahrazeny novými.

Pro ilustraci je na závěr uvedena tabulka vybraných typů letadel nesoucích dnes slovenské výsostné znaky a jejich trupová čísla.

Plastikové modeláře bude jistě zajímat, že obtiskové aršíky obsahující nové slovenské výsostné znaky má ve výrobním programu vsetínský Propagteam. Aršík se znaky v měřítku 1/48 byl již v prodeji na SIAD 93 v Košicích, stejný aršík v měřítku 1/72 bude následovat. Kromě toho byla v Košicích k dispozici limitovaná série výlisků KP typu Su–25K a Mi–8/17 obsahující kompletní slovenský marking včetně trupových čísel.

Duel Ford 5 - AT Tri Motor I-77 Monogram versus Airfix

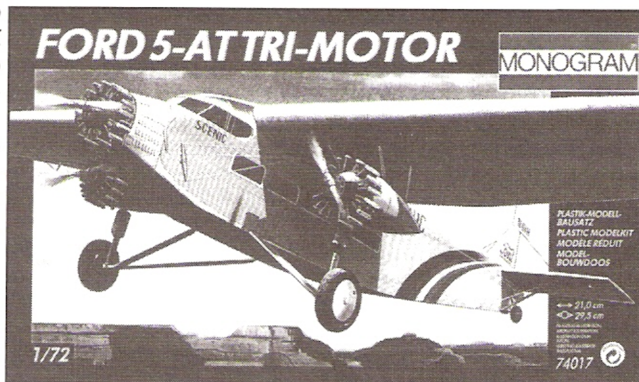
Český modelář si po hubených letech, kdy byl vděčný za každý model, velmi rychle zvykl na plné regály v modelářských obchodech. Zároveň je však postaven před dilema, jaký model a od jaké firmy vybrat. Výrobci se v nabídce předhánějí a není výjimkou, že i u méně významného typu vyrábí model několik firem ve stejném měřítku.

V posledním roce se na modelářském trhu objevily dva modely letounu Ford Tri Motor 5 AT. Před lety měla tento typ ve svém výrobním programu f. Monogram a i Airfix, které je opět zařadily do katalogů. K stručnému představení modelů.

Monogram

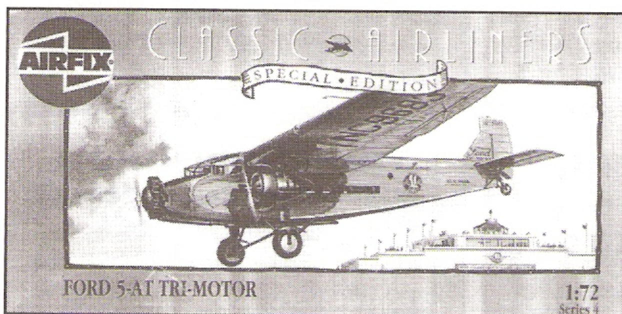
Krabička s nepříliš zdařilou montáží na vrchní straně obsahuje 29 čistě vylisovaných dílů ze stříbřité hmoty a 4 průhledné díly. Stavba modelu je v podstatě bezproblémová, nejsou žádné problémy s geometrií křídel ani motorů. Tmel je nutno použít pouze minimálně, u modelu s vlnitým potahem to ostatně jde velmi špatně.

Nejslabším místem modelu jsou průhledné díly, hlavně překryt kabiny – je příliš silný a nelícuje s ostatními výlisky. U tohoto modelu je nutno zvýraznit jedno ze základních ponaučení z modelářských příruček. Je nutno (týká se i modelu od f. Airfix) dodržet chronologii stavby modelu pokud nechcete zbytečně řezat. Týká se to např. části podvozku, který je nutno přilepit dříve na spodní díl trupu. Věnujte proto zvýšenou pozornost návodu.



Základní chybou celé stavebnice je, že nepředstavuje verzi 5 AT, ale starší verzi Fordu Tri Motor 4 AT. Krom toho, že se verze lišily velikostí – což je v porovnání vidět, nesouhlasí motory a další detaily. Ve verzi 4 AT byl také dříve nabízen f. Monogram. Konkrétně šlo o letoun NX 4542, s kterým R. E. Byrd dobyl jižní pól. Pro to, že se jedná o stejnou stavebnici, mluví i vybavení modelu lyžemi, saněmi s nákladem, psím spřežením a figurkami polárníků. Dvě kamuflážní schémata v modelu jsou tedy nesprávná. Máme tedy možnost tyto skutečnosti ignorovat a postavit model tak, jak je prezentován, anebo sehnat kamufláž odpovídající verzi 4 AT. Kamufláž na Byrdův stroj byla např. uvedena v L+K č. 15 ročník 1973.

Přes tyto chyby lze model doporučit, a to především méně zkušeným modelářům, kterým nebude vadit menší vybavení modelu detaily, které odpovídá době vzniku.



Airfix

Firma vyprodukovala model, který již více odpovídá dnešním požadavkům modelářů, a to především na vybavení stavebnice detaily. V krabičce s obrázkem, který dle mého názoru příliš nepřispěje prodejnosti modelu, nalezneme 5 dílů z čirého plastiku a 94 dílů ze stříbrného plastiku. Model lze doporučit pouze zkušenějším modelářům, kteří se nezaleknou pasování trupu ze 4 dílů, křídel z patnácti dílů a případné výroby nového překrytu kabinky, ten je příliš silný a nelícuje.

Byl jsem zaskočen množstvím drobných nerovností na styčných plochách. Očištění dílů před slepením a spasováním na sucho je potřeba věnovat velkou pozornost. Pozor na použitý plastik, je příliš měkký.

V modelu se nám nabízejí dvě kamuflážní schémata, a to buď zbarvení od US Marine Corps z roku 1930, nebo zbarvení od American Airways z roku 1933. Velmi příjemně překvapily obtisky, které přilnuly z vlnitému povrchu takřka dokonale. Výrobce předpokládá dokonalou znalost a dostupnost barev Humbrol. Zbarvení detailů i celého letadla je uvedeno pouze čísly barev Humbrol, a to ještě nepřehledně.

Pokud modelář překoná všechny tyto překážky, čeká ho velmi hezký model do sbírky.

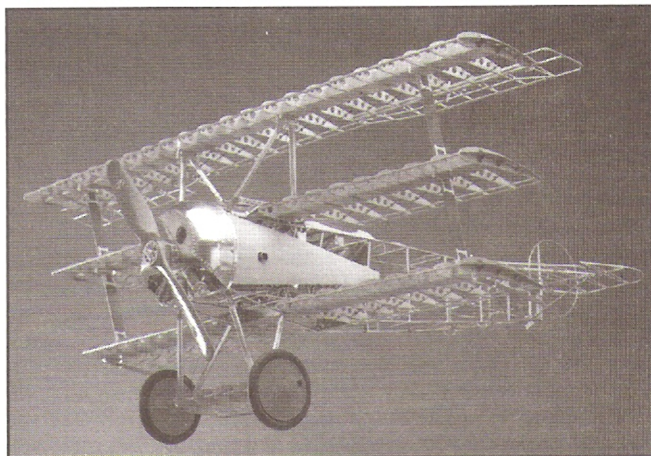
Ani jeden z modelů by z pomyslného duelu asi nevyšel jako absolutní vítěz, přesto si své místo na trhu jistě najdou.

Uvedené modely dodávají na náš trh firmy MPK Mattanelli a Lama 90.

Vaříme z plastu

Vydavatelům modelářských periodik konečně došlo, že od poloviny sedmdesátých let, kdy je začínala inspirovat rubrika Malé letectvo, stačila vyrůst celá generace kitařů, kteří se k těmto moudrostem už nemohou vracet. Ani by to nemělo smysl. Doba pokročila a trh se změnil jako kouzlem. Modely mají kovové díly, detaily, které pod štětcem mizí, a jsou třicetkrát dražší než kdysi Delfín. Najednou jsme se všichni vzbudili a začali chrlit vyzkoušené i opsané moudrosti.
I my tedy přispíváme do této galérie a zdůrazňujeme hned, že tento seriálek není kuchařkou. Nepopisuje základní postupy, k těm se vrátíme spíš v drobnějších článcích. Má jen sloužit jako inspirace z nevyčerpatelné studnice osobních figlů, triků, tipů a jemnůstek. Budete-li mít chuť, podělte se s námi o své.

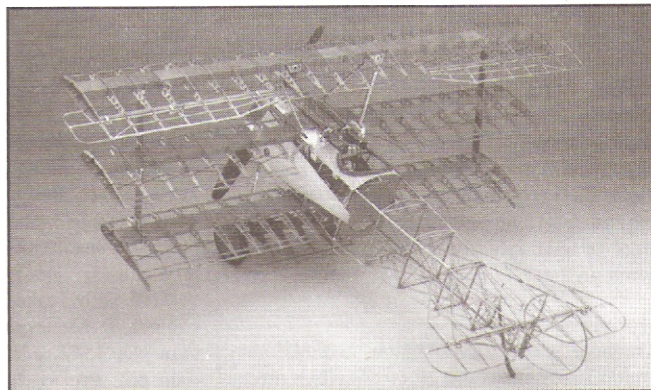
Do hlubin povrchu
Historie vývoje letadel je z velké částí také historií vývoje potahových materiálů, a dějiny plastikových modelů jsou zase zpoloviny historií znázornění povrchu letadel.
Plátno bylo typické pro počátky a nezmizelo dodnes. Výrobci modelů jeho přítomnost často naznačují jemným zvrásněním, zdrsněním nebo čtverečkováním. Vzhledem k tomu, že plátno bylo jemné a natřené lakem – často i lesklým – mnoho smyslu to nedává ani ve velkých měřítkách. Přehnaně bývá naznačené i to, jak na kostře napnuté plátno prosedá mezi žebry křídel. Ta mívá navíc model běžně špatně spočítaná. Povrchové detaily, kterými se šetří, jsou výztužné pruhy a také švy, sloužící jako konstrukční prvek či montážní otvory. Takže co s plátnem. Ty různé drsnosti asi necháme, barva je nejspíš schová. Chceme–li opravovat žebra, to jest odstranit stará a doplnit nová, jsou dvě cesty, a budeme volit podle toho, zda má křídlo správnou tloušťku. Pokud ano, žebro naznačí tenká plastiková tyčinka, nalepená v místě žebra a pak bohatě olemovaná tmelem. Celek se pak zabrousí do profilu. Je–li křídlo tlustší, než má být – často ano – můžeme rovnou brousit, ale bude to velmi těžké, protože budeme bez vodítka. Celá akce je namáhavá, riskantní a nejlepší je tedy žebra vůbec nepočítat.
Skrz letadla bez maskovacího nátěru prosvítalo světlo, a jsou takoví, kterým to nedalo spát a svoje kity vybavili konstrukčními křídly (tedy jako mají létající modely) potaženými jemným papírem. Další osud těchto jedinců není většinou znám.
Potah plátnem většinou doplňují další materiály – přední část trupu se potahovala překližkou, oblast motoru kryl plech. Rozdíly mezi nimi se projevily nejvíce pokud se letadlo nestříkalo kamuflážní barvou. Vlastní povrch by se ale na modelu nijak lišit neměl – až na detaily ovšem (na plátně bývá tak málo nýtů jako na plechu šití).



Plátno vydrželo jako lehký potah nejdéle na řídících plochách. Platí tu totéž, co bylo řečeno výše, jen s těmi rýsujícími se žebry je to horší, jsou velice jemná. Já je nepočítám a doporučuji každému totéž.
Dřevěný potah je pro nás jednodušší – nehovoříme ovšem o napodobení barvy dřeva natřeného jen průhledným lakem. Jinak nás budou zajímat jen linie, kde se panely stýkají. Ve skutečnosti ovšem budou dobře zahlazené a možná i tmelené, takže méně je tu určitě více.
(pokračování)

Jiří Lízler

Inspirace, jak to vypadá pod plátěným povrchem: Fokker Dr. I firmy Hasegawa v měřítku 1/8. (foto: Hasegawa)



Savoia Marchetti SM 81 Pipistrelo
výrobce: Supermodel
měřítko 1:72
cena v ČR: 360,- Kč
č. kat. 10–008

Italská firma Supermodel, zaměřující se především na modely letadel italských vzdušných sil druhé světové války, má ve své nabídce i SM 81 Pipistrelo. Stavebnice je vylisována ze středně tvrdé hmoty, obsahuje tři rámečky a jeden transparentní o celkovém množství 125 dílů.
Přehledný návod obsahuje historii typu ve čtyřech jazycích, plošné rozmístění dílů a stavební postup. Obtisky jsou tradičně kvalitní a dávají možnost stavby typů SM–81 a SM–81bis. Samotná stavba nezpůsobí větší potíže, snad jen v přechodu křídlo–trup a při sestavování podvozkových nohou, zde je nutno ve větší míře tmelit. Možnost otevření dvířek do trupu bych ponechal jen zkušeným modelářům, z důvodu nutnosti vytvoření složitého žebrování interiéru trupu. Naopak mírné vychýlení směrových a výškových kormidel je možné provést bez problémů a vzhled modelu jistě oživí. Náročný přistoupí k výrobě nových překrytů kabiny z acetátových destiček, běžný kitař se spokojí s průhlednými díly, nabízenými Supermodelem.



Drobné díly mají odpovídající tvary, jen kulomet je poněkud schématický a bude lépe jej dotvořit podle fotografií.
Interiér není hustým rámováním překrytu příliš vidět, přesto je lépe dodělat alespoň nejvýraznější součásti vnitřního zařízení.
Závěrem mohu říci, že tento rozměrný letoun modelářům všech věkových skupin a výkonostních kategorií vřele doporučuji.
(V.L.)

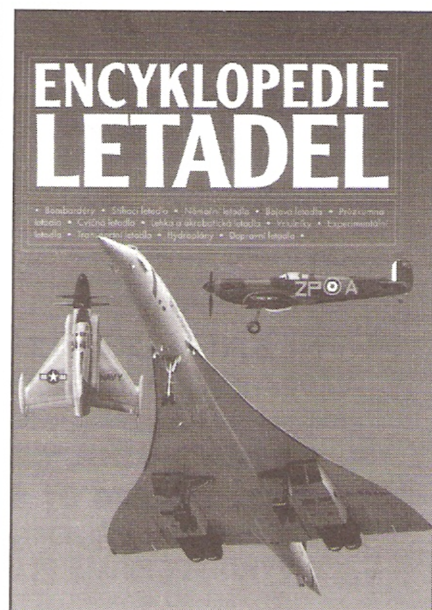
Judy D4Y3
měřítko 1:48
výrobce: Fine molds
cena u Zásilkové služby HaPM: 1.340,- Kč
dovozce Eduard

Firma Eduard, zabývající se mimo jiné importem špičkových výrobků japonského výrobce Fine molds na český trh, nám zapůjčila jeden z jejích produktů, model známého japonského námořního bombardéru Judy. Fine molds jej nabízí hned ve čtyřech různých provedeních, s hvězdicovým i řadovým motorem jako palubní bombardér a řadovým motorem ve verzi nočního stíhače. Měli jsme možnost posoudit i další verze a lze říci, že pro ně platí to samé, co pro popisovanou variantu.
Model je vylisován ze světle šedé hmoty, má perfektní povrch a negativní rytí, svým zpracováním připomíná kity Hasegawy. Podvozkové šachty jsou dobře ztvárněny, stejně jako základní detaily pilotního prostoru a podvozkové nohy, které jsou spolu s dalšími díly odlity z bílého kovu. Překryt kabiny je dvoudílný, z čirého a dostatečně slabého materiálu. Obtisky nabízejí kamufláž japonského námořního letectva, mají kvalitní soutisk, bílé rámování výsostných znaků je vytvořeno bílými kolečky, na něž usadíme druhou část znaku, červený střed. Tím dosáhneme přesného vycentrování okruží vůči rudému terči.
Stavba kitu je příjemnou záležitostí, díly jsou čistě vylisovány, bez otřepů nebo vtaženin, vyžadujících tmelení.
Přes vyšší cenu si Judy jistě najde cestu do nejedné sbírky japonské druhoválečné letecké techniky, kde dosud tento významný typ v měřítku 1:48 chyběl.



Encyklopedie letadel
Gemini Ltd. Bratislava 1993
Cena: 499 Kč

Encyklopedie – to je podle definice naučný slovník, souborné zpracování jednoho nebo všech oborů vědy.
Na každé z 430 stran najdete dva nebo čtyři typy letadel. Více jak 1000 typů od první světové války až po nejmodernější stroje je mimo stručného popisu představeno základními technickými daty, třípohledovým náčrtkem a barevnou nebo černobílou fotografií. Zvlášť významná letadla jsou zastoupena také na barevných bokorysech, kterých je 170 a patří k tomu lepšímu, co nám kniha nabízí.
Jednotlivé letouny jsou zařazeny do kapitol podle druhů a jsou dále rozděleny na jednotlivá období a státy.
Uspořádání obsahu jednotlivých částí je mnohdy nelogické (letadla v nich nejsou řazena abecedně ani chronologicky), rozpaky budí zvláště kapitola s názvem Bojová letadla. Většina typů letadel se opakuje na různých místech knihy s téměř shodným popisem, jiné jsou zase v nepatřičných kapitolách.
Závěr tvoří rejstřík uspořádaný pouze podle výrobců.
Největší nedostatek ovšem spatřuji v odborné terminologii (vystřelovací sedadlo typu Zero/Zero, lodní letadlo, puklina pod trupem). Další problém nastane, jestliže je čtenář neznalý anglických odborných výrazů a zkratek (ECM, ICBM, AAF), chybí totiž jejich rejstřík, kde by nalezl vysvětlení. Po grafické stránce je knížka velice zdařilá a čtenáře upoutá. Závěrem tedy upozornění, že jako většina encyklopedií, není určena pro zájemce hledající hlubší informace, ale pro ty, jež požadují pouze přehled.
Ti z Vás, kteří máte o tuto knihu zájem, si ji můžete objednat prostřednictvím redakce.
– MK –



T–72 M1
výrobce: Tamyia
měřítko 1:35
kat. č. 160
cena v ČR: cca 700 – 800 Kč
dovozce: MPM

Firma MPM, zástupce známého výrobce Tamyia v České republice, nám poskytla k otestování jednu z horkých novinek této japonské firmy, model proslulého sovětského tanku T–72 M1, rozšířeného v řadě zemí světa. Dosud se různým verzím základního typu věnovali i další výrobci a „Té sedmdesát dvojek“ již vzniklo více. Už první letmý pohled do krabice nám ukáže, že Tamyia vše postavila na vynikající kvalitě, což je zřejmě dáno tím, že japonští konstruktéři při výrobě formy využili nové technologie. Povrch stavebnice je opravdu výborný, zvláště vyniká drsný povrch věže, dávající modelu vzhled co nejbližší originálu. Velice hezké jsou i realisticky zprohýbané blatníky nebo precizní pojezdová kola. Překvapením je i spodní část korby, kde se dříve detaily pouze naznačovaly, zde má kit rovněž precizně vytvarovaný povrch. V porovnání s fotografiemi skutečných tanků neshledáme absenci nějakého významnějšího detailu, po sestavení je kit nádherně členitý. Mříž motorového prostoru je vytvořena z kovové fólie, s níž se jednoduše a dobře pracuje, i mříž na zádi je snadno opracovatelná z ohebné plastické síťky. Z dobře ohebného materiálu najdeme i tažné lano. Poklopy jsou otevíratelné, model lze podle návodu doplnit i plnícími hadicemi pohonných hmot. Mám–li najít nějaké nedostatky ve stavbě modelu, jsou to pouze hůře uchytitelné granátomety, jejichž přilepení k věži si vyžádá zvýšenou opatrnost a trpělivost. Pásy se spojují zámkem, jsou vylisovány z dobře tvarovatelné měkké plastické hmoty. Při nasazování na podvozková kola se v místě zámku nepříjemně stahují, zde je třeba dbát opatrnosti, aby nedošlo k jejich poškození. Usazené na kolech působí dobrým dojmem, jejich aretace na pojezdových a hnacích kolech nepřináší větší problémy. Návod je kapitolou sám o sobě, jde o šestnáctistránkovou „knížku“, přehledně ukazující postup při stavbě krok po kroku, navíc jej vybavili velmi hezkými pérovkami detailů i precizními axonometrickými pohledy celého stroje. Kamuflážní schémata ukazují zbarvení tanku z výzbroje ruské, československé, východoněmecké a irácké armády. Obtiskový aršík se znaky zmíněných ozbrojených sil je kvalitní, obtisky lze bez nesnází oddělit od podkladu, na povrch modelu dobře přilnou.

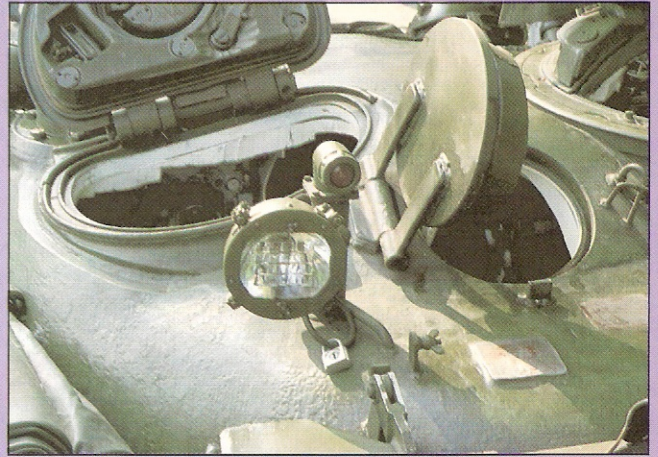


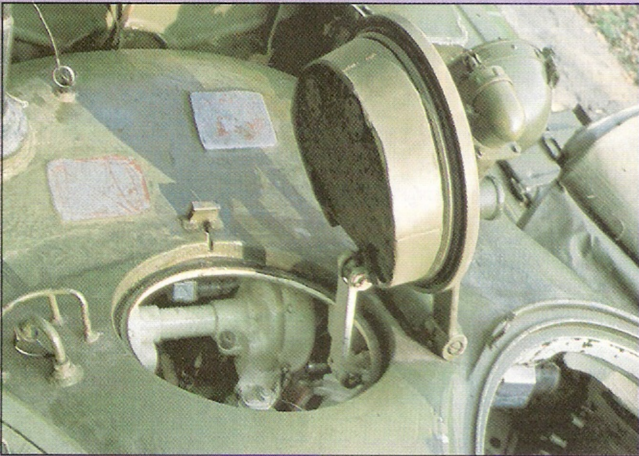
Popsaný kit lze i přes vyšší cenu doporučit všem zájemcům o moderní bojovou techniku. Práce s ním je příjemnou záležitostí, zvládnutelnou i jen mírně pokročilými začátečníky. I bez dalších úprav je po postavení z krabičky ozdobou každé „vitrínové“ sbírky.

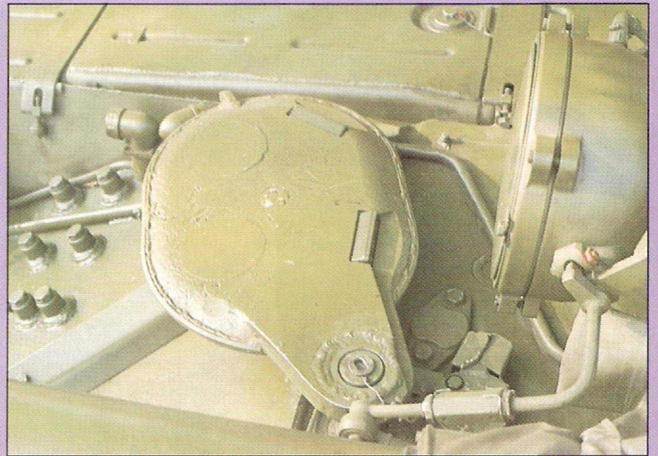
Tomáš Polzner

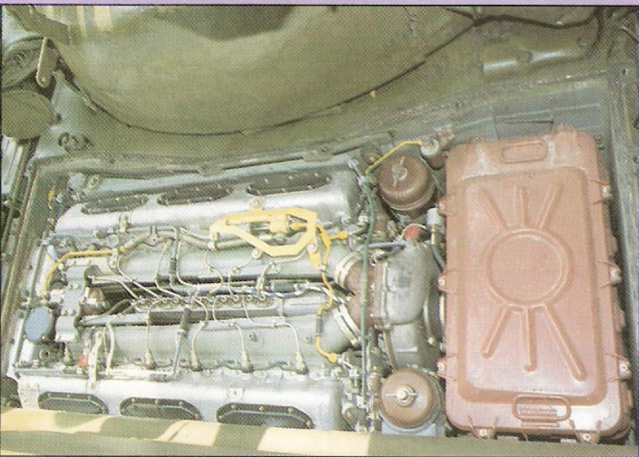
Detaily T-72 M1

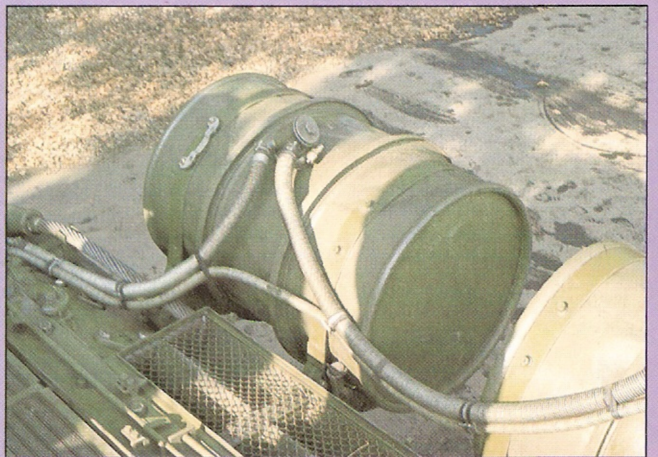




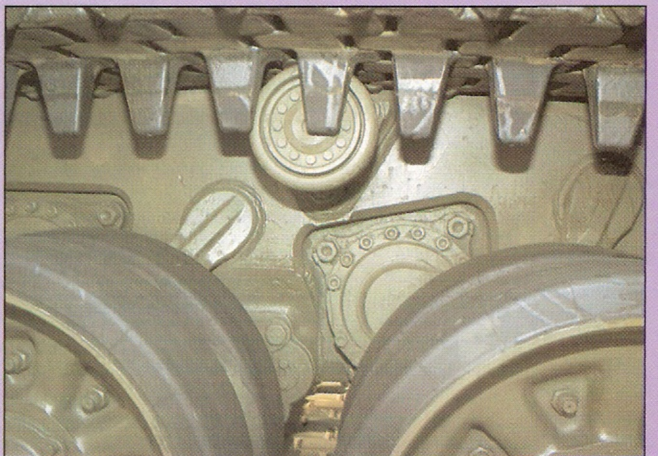












20.

IDET 94

1.-4.6. 94

BVV BRNO

2. MEZINÁRODNÍ VÝSTAVA VOJENSKÉ TECHNIKY

VÝSTAVNÍ OBORY: ZBRANĚ A MUNICE / TANKY A VOJENSKÁ VOZIDLA / LETECKÁ TECHNIKA / VELENÍ, SPOJENÍ A PRŮZKUM / ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKA A SLUŽBY / PŘÍPRAVA VOJENSKÝCH PROFESIONÁLŮ / OŠETŘOVÁNÍ A OPRAVY TECHNIKY, MATERIÁLNÍ ZABEZPEČENÍ / ZABEZPEČENÍ A OCHRANA OSOB / VOJENSKÉ PŘEBYTKY A VOLNÉ KAPACITY / VÝSLEDKY KONVERZE

PŘIHLÁŠKU NA TUTO ODBORNOU VÝSTAVU VÁM ZAŠLOU:

Brněnské veletrhy a výstavy a.s., OS/3, P.O.Box 491
Výstaviště 1, 660 91 Brno
Tel.: (05) 4115 2961, FAX: (05) 4115 3054

Uzávěrka přihlášek 28.2.1994